

# Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói



Szerkesztette: Péti Márton





# **Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói**

Budapest, 2017



## **Corvinus Geographia, Geopolitica, Geoeconomia**

a BCE Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet  
könyvsorozata

Sorozatszerkesztők: Jeney László – Péti Márton – Salamin Géza

**ISSN 2560-1784**



# Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói

Kiadja a Budapesti Corvinus Egyetem Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és  
Fenntartható Fejlődés Intézet

**ISBN 978-963-503-656-1**

A kötet megjelentetését és az alapjául szolgáló kutatást  
a Magyar Nemzeti Bank támogatta.



Nyomdai munkálatok: CC Printing

Budapesti Corvinus Egyetem  
Budapest, 2017

Szerkesztő:	Péti Márton
Társszerkesztő:	Jeney László
Szerzők:	Béres Bence Csizmadia Norbert Forman Balázs Gombás Katalin Gossler Judit Gutpintér Júlia Harangozó Gábor Jeney László Kállai Barbara Kocsis János Balázs Kocsis Tamás Komjáthy Dénes Korompai Attila Lovász Tamás Marjainé Szerényi Zsuzsanna Monda Eszter Mozga Gábor Péti Márton Retek Mihály Reza-Moazen Áron Salamin Géza Szigeti Cecília Tóth Gergely Tózsza István Tyukodi Gergely Varga Ágnes
Olvasószerkesztő, tördelő:	Jeney László
Térkép- és ábraserkesztő:	Varga Ágnes
Lektorok:	Kerekes Sándor Nováky Erzsébet Tózsza István

A fejezeteket megalapozó kutatásokban közreműködő doktoranduszok és egyetemi hallgatók (regionális és környezeti gazdaságtan mesterszak):  
Béres Bence, Gossler Judit, Kállai Barbara, Lovász Tamás, Mozga Gábor,  
Nemes Zsófia, Reza-Moazen Áron, Zahorán Noémi Anett.

# Tartalom

## **I. BEVEZETÉS A KÖTET ÉS AZ ÚJ SELYMÚT KEZDEMÉNYEZÉS MEGISMERÉSÉHEZ .....9**

Az Új Selyemút korszakváltása – szerkesztői előszó – PÉTI M. ....	9
Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései – KOC SIS J. B. – KOMJÁTHY D. – PÉTI M. ....	13

## **II. AZ ÚJ SELYMÚT GEOÖKONÓMIAI ÉS GEOPOLITIKAI ÖSSZEFÜGGÉSEI .....37**

### *Geostratégiai megközelítésben*

II.1. Az Új Selyemút geopolitikai jelentősége – a XXI. századi Selyemút – CSIZMADIA N. ....	37
II.2. Az Európai Unió és a magországainak változatos viszonyulása az Új Selyemúthoz és az új kínai gazdasági szerepekhez – BÉRES B. – MOZGA G. – PÉTI M. – GOSSLER J. ....	65
II.3. Kína szerepvállalása az Új Selyemút fejlesztés geostratégiai és geoökonómiai kihívásainak kezelésében (Mianmar példáján) – LOVÁSZ T. ....	93

### *Földrajzi és regionális gazdaságtani megközelítésben*

II.4. Az Új Selyemút Övezet gazdaságföldrajza – JENEY L. – VARGA Á. ....	115
II.5. Új Selyemút – Közlekedési kapcsolatok – FORMAN B. ....	165
II.6. Regionális gazdaságtani megfontolások a szárazföldi „Új Selyemút” kezdeményezés kapcsán – KOROMPAI A. ....	215
II.7. Az Új Selyemút, mint fejlesztéspolitikai tényező – KOC SIS J. – KOMJÁTHY D. – PÉTI M. – SALAMIN G. ....	249

### **III. AZ ÚJ SELYEMÚT HÁTORSZÁGA: EGYES AKTUÁLIS TÁRSADALMI, GAZDASÁGI ÉS KÖRNYEZETI FOLYAMATOK KÍNÁBAN.....285**

#### *Társadalmi–gazdasági megközelítésben*

- III.1. Kína egyenlőtlenségének néhány dimenziója az OBOR-kezdemenyezés  
tükrében – GUTPINTÉR J. .... 285
- III.2. A kínai urbanizáció jellegzetességei – KOCSIS J. B. – KÁLLAI B. – REZA-  
MOAZEN Á..... 315

#### *Környezeti megközelítésben*

- III.3. Az Új Selyemút kialakítása és annak környezeti hatásai Kínában – fókuszban a  
légszennyezés okozta externáliák és azok közgazdasági értékelési lehetőségei –  
MARJAINÉ SZERÉNYI ZS. .... 341
- III.4. A kínai terület- és gazdaságfejlesztési koncepció módszertana – GOMBÁS K. ....389
- III.5. Az ökológiai lábnyom mutató szerepe Kína XXI. századi fejlődésének  
megítélésében – SZIGETI C. – HARANGOZÓ G. – TÓTH G. – KOCSIS T. .... 417

### **IV. AZ ÚJ SELYEMÚT, MINT A JÖVŐKUTATÁSI MÓDSZERTANOK ALKALMAZÁSI TEREPE .....439**

- IV.1. A Selyemút jövőföldrajza – TÓZSA I. – MONDA E. – TYUKODI G. .... 439
- IV.2. „Interaktív” WEB-es forgatókönyvek készítése a selyemút problémakörének  
példáján – RETEK M. .... 477

### **V. A FEJEZETEK ÖSSZEFOGLALÓI.....501**

### **VI. SUMMARIES OF THE CHAPTERS.....517**

# I. BEVEZETÉS A KÖTET ÉS AZ ÚJ SELYMÚT KEZDEMÉNYEZÉS MEGISMERÉSÉHEZ

## Az Új Selyemút korszakváltása<sup>1</sup>

A Kínai Népköztársaság 2013-ban bejelentett „Új Selyemút” kezdeményezése, más nevén „Egy Övezet Egy Út”, új korszakot nyit a geopolitikában és a geoökonómiában. A kezdeményezés Eurázsia és bizonyos vonatkozásaiban Afrikára, így a teljes Óvilágra kiterjedő fejlesztéseket és kapcsolatépítést fogalmaz meg, különös tekintettel a szárazföldi és a tengeri közlekedési folyosók kiépítésére.

Az már önmagában egy fontos fordulat, hogy Kína, az egypólusú világrendet megbontó nagyhatalomként hivatalosan is kinyilvánítja globális ambícióit. Európából személve a fejleményeket azonban talán még ennél is jelentősebb változás, hogy hosszú történelmi korszakok után – megközelítés kérdése, hogy hosszú évszázadok vagy évtizedek után – újból egy Európán és az atlanti térségen kívüli hatalmi tényező lép színre reális globális geostratégiával. Ráadásul ezúttal nem egy egyébként európai és nyugati civilizációs mintákat is követő szereplő, mint a Szovjetunió vagy Oroszország igyekszik kapcsolatokat építeni illetve befolyást szerezni többek között az európai kontinensen is, hanem egy nyugati civilizációs kultúrkörön teljesen kívülálló nagyhatalom. Történelmi jelentőségű változás ez, amelyet ugyan szakértői körök már egy ideje előre jeleztek, sőt a változás közeledte még a közvélekedésben is jelen volt, mégis rendkívül izgalmas ezt most megélni.

Kína fejlesztő és befektető erőterként Európában széles körben egyelőre még nem ismert, ahogyan szándékainak minden részlete sem. A kínai fellépés így sok esetben, érthetően tanácstalansággal és félelemmel teli reakciókat is kivált, különösen az európai szereplők körében. Ugyanakkor persze mindenki számára világos az is, hogy hatalmas lehetőségek is rejlenek a kínai kezdeményezés által javasolt óriási léptékű eurázsiai fejlesztésekben. Érdemes tehát minél jobban felkészülni erre az új helyzetre, és az általa hordozott lehetőségekre, de a kockázatokra is.

---

<sup>1</sup> Péti Márton: intézetvezető egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, a Selyemút Kutatócsoport vezetője

A témakör jelentőségét felismerve 2016-ban egy Selyemút Kutatócsoport jött létre a Budapesti Corvinus Egyetemen, a Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet koordinálásában a Nemzetközi Tanulmányok Intézettel együttműködésben, a Magyar Nemzeti Bank támogatásával. A kutatások nagyrészt szakirodalmi feltárásokra, valamint politikaalkotási dokumentumok és tervdokumentumok elemzésére, egyes esetekben statisztikai és más adatbázisok feldolgozására támaszkodtak. E kutatások eddigi eredményeit adja közre jelen kötet.

A kutatások fő motivációja az Új Selyemút kezdeményezés Magyarországra irányuló hatásainak feltárása. Az eddigi kutatómunka egyaránt kibontakozott az Új Selyemút kezdeményezés geostratégiai szándékainak feltárásában és az „Új Selyemút Gazdasági Övezet”, mint földrajzi tér struktúráinak meghatározásában. Továbbá annak érdekében, hogy minél jobban érthetők legyenek az Új Selyemút kezdeményezést elindító szándékok és célok, sor került a kezdeményező nagyhatalom, Kína egyes kurrens társadalmi–gazdasági, sőt környezetpolitikai folyamatainak vizsgálatára is.

## **Kinek szól a kötet?**

Jelen kötet egyrészt a hazai tudományos kutatásokat szeretné támogatni, különösen a földrajz, a politológia és a nemzetközi tanulmányok témakörében alkotókat. Az itt közölt kutatási eredmények hozzá kívánnak járulni a témában zajló szakmai és tudományos diskurzus további hazai kibontakozásához. A kutatási eredmények ugyanakkor segíteni szeretnék a Magyarország gazdaság- és fejlesztéspolitikai döntéshozóinak és a döntések előkészítésén dolgozó gyakorlati szakemberek és tervezők munkáját is.

Felmerülhet a kérdés, hogy miért is érdemes e témakörrel kiemelten foglalkozni most és a jövőben a hazai döntéshozóknak és szakembereknek? Az Új Selyemút kezdeményezés természetesen nem csak a geopolitikai viszonyokat alakítja át, hanem igen jelentős hatása lehet az európai geokönmiai folyamatokra és fejlesztéspolitikákra is. Ha a Kína és Európa közötti tengeri és különösen a szárazföldi közlekedési folyosók valóban forgalmasabbá válnak, és ezek mentén akár csak részlegesen is formálódni kezdenek transzkontinentális fejlesztési tengelyek, akkor

teljesen új fejezet nyílhat meg az európai fejlesztési gondolkodásban. A kontinens keleti és délkeleti kapcsolatai és az arra mutató közlekedési folyosók felértékelődnek, és hozzájuk kapcsolódva új fejlesztési pólusok, tengelyek jelenhetnek meg.

Az EU közép-európai tagállamai, így Magyarország pozíciója is felértékelődhet e fejlesztési kezdeményezésben. A Kelet és a Nyugat – Új Selyemút kezdeményezés által újjáértelmezett – találkozási pontjainak többsége érintheti ezt a térséget. E térségben ráadásul nem ismeretlen az eurázsiai lépték, hiszen a Szovjetunióval évtizedekig kényszerből ápolt kapcsolatok is igyekeztek ezt előtérbe helyezni. Földrajzi helyzetéből adódóan Magyarország is fontos szerepet tölthet be, nem véletlen, hogy már eddig is számos hazai geoökonómiai szándék kapcsolható az Új Selyemúthoz (lásd pl. a külgazdasági „Keleti Nyitás” szándéka), sőt, már konkrét projektek és kereskedelmi eredmények is azonosíthatók.

Egy nagyhatalmak között örlődő viharos történelmű térség kis országainak, közöttük különösen Magyarországnak természetesen óvatosan érdemes közelíteni minden globális hatalmi törekvéshez. Kína szokásosan visszafogott hivatalos kommunikációja mellett azért nyilvánvaló, hogy e kezdeményezés kínai hatalmi érdekeket szolgál. Hazai részről tehát érdemes felkészülten közelíteni a kezdeményezés keretében lassan-lassan megismerhető egyes befektetési és fejlesztési lehetőségekhez.

Természetesen célszerű készen állni arra, hogy e fejlesztési lehetőségekhez Magyarország képes legyen versenyképesen csatlakozni. Érdemes vigyázni ugyanakkor, hogy ez például ne csak az országon áthaladó megnövekedett tranzitforgalomban, vagy a nemzetstratégiai fontosságú ágazatokat domináló külföldi működő tőkében jelentkezzen. Biztosan lehetnek fontos magyar érdekeket is szolgáló projektek. Be kell látnunk, hogy ezeket az érdekeket egyelőre még nehéz egyértelműen azonosítani, hiszen most nagyon sok a bizonytalanság a fejlesztésekre hatással bíró világpolitikai keretrendszerekben, mint például Kína és az USA viszonyának alakulása, és többek között ennek függvényében Kína és az EU kapcsolatainak formálódása is, az Új Selyemút kezdeményezéssel szembeni érdekek formálódása az EU-n belül vagy a Visegrádi államok körében. Kihívást okoz és kétség kívül felkészülést igényel az európaiktól és a nyugatitól nagyon eltérő, jelenleg kellő mértékben még nem ismert üzleti és befektetési kultúra is.

Az Új Selyemút kezdeményezés kapcsán meginduló fejlesztések és befektetések a jelenleg többségében az uniós fejlesztési források felhasználásán szocializálódott hazai fejlesztéspolitikai szakmának is fontos új igazodási pontot jelenthetnek. Különösen érdekes mindez napjainkban, amikor az EU Kohéziós Politikájának 2020 után várható jelentős változásaira is fel kell készülni (lásd erőforrások csökkenhetnek, felhasználásuk még inkább kötöttebbé válhat).

## Hogyan épül fel a kötet?

- ⊕ A kötetet első, felvezető részében bemutatásra kerül az Új Selyemút kezdeményezés, ismertetve a hivatalos és azon túl feltételezhető mögöttes kínai szándékokat, valamint az, hogy e szándékokhoz hogyan viszonyulnak a világ különböző térségeiben.
- ⊕ A második részben az Új Selyemút kezdeményezés által megjelenített „Új Selyemút Gazdasági Övezet” földrajzi viszonyainak és a kezdeményezés egyes fontos aspektusainak az elemzése olvasható. Megismerhetővé válik, hogy milyen társadalmi és gazdasági viszonyokkal, erőforrásokkal rendelkező térségek együttműködését is ambicionálja ez a Kína által vezérelt közös kezdeményezés. A fejezetek megvizsgálják a kezdeményezés lényegi törekvéseit is, valamint az ezekre adott válaszokat a különböző európai és Európán kívüli szereplők részéről. Kína egyik emblemikus nagyhatalmi fellépéséről, Mianmar esetéről is szó esik, amely mögött egyértelműen a geostratégiai és geoökonómiai szándékok érvényesítése áll, és amely előre jelezheti a Selyemúthoz kapcsolódó érdekérvényesítő erőfeszítések lehetséges jövőbeli mintázatait is.
- ⊕ Aharmadik fejezet a kezdeményezés háttérországának, Kínának egyes kurrens társadalmi, gazdasági és környezeti (elsősorban környezetpolitikai) folyamatait elemzi. E vizsgált jelenségek mindegyike hatással lehet a Selyemút kezdeményezés megfogalmazására és kialakítására.
- ⊕ A negyedik, záró fejezetben jövőkutatási módszertannal készült értékelések olvashatók az Új Selyemút Gazdasági Övezet lehetséges jövőjéről, valamint az Új Selyemút kezdeményezés által indukált lehetséges hazánkat is érintő jövőképekről. Az Új Selyemút kezdeményezés által megjelenített korszakváltó dimenziók ugyanis nagyon jó lehetőséget kínálnak arra, hogy a jövő kutatás módszertanával is körbe lehessen járni ezt a hazánk jövője szempontjából is vélhetően nagyon fontos jelenséget.



## **Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései**

### **A Selyemút történeti háttere**

Már az ókorban is hálózatok jöttek létre a Mediterráneumban, Közép-Keleten, Indiában és Kínában található gazdasági centrumterületek között. A világ legkiterjedtebb kereskedelmi útvonalhálózatát a Kr. e. II. század tájékán létrejött Selyemút alkotta, amely túl azon, hogy a nyugati és a keleti világ nagy birodalmainak találkozási helye volt, egyfajta gazdasági tengelyként is működött. Így jelentősége messze túlmutatott gazdasági és kereskedelmi szerepén (ESZTERHAI V. 2016a).

A Selyemút, pontosabban Selyemutak (die Seidenstrassen) kifejezést Ferdinand Freiherr von Richthofen, német földrajztudós használta először 1877-ben, nevet adva egy olyan földrajzi, gazdasági, kulturális és történelmi jelenségnek, amely akkor már több mint 2000 éve létezett és működött. A többes szám használata azért is indokolt volt, mert a Richthofen által leírt úthálózat elemei a történelem során folyamatosan cserélődtek, változóban voltak (CHRISTIAN, D. 2000). Az elnevezés ugyanakkor ma már kissé félrevezető lehet, hiszen bár a selyem kétségtelenül a szóban forgó kereskedelmi hálózat egyik legfontosabb terméke volt, számos más árucikk is eladásra került, a selyem pedig a középkor végére elvesztette kivételes helyzetét azzal, hogy már szinte bárhol a világon előállíthatóvá vált (HORVÁTH Z. – KISS A. 2016).

Több mint egy évezredes virágzás után a tengerhajózás forradalma, rajta keresztül pedig a nagy földrajzi felfedezések következtében a Selyemút elvesztette globális jelentőségét. A tengeri kereskedelemről származó anyagi haszon és a kereskedelmi útvonalak ellenőrzése óriási hatalmat adott az európai országok számára, különösen igaz ez a korabeli Brit Birodalomra. A XX. század elejére azonban a britek hatalmi pozíciója megingott, nem voltak képesek tartani a lépést két szárazföldi hatalom, Németország és Oroszország dinamikus fejlődésével. ekkoriban még úgy tűnt, hogy az addigra viharos gyorsasággal terjedő vasút is alaposan átrendezte a világ közlekedési viszonyait, komoly konkurenciát jelentve a tenger uralására épülő nagyhatalmak számára, és részben áthelyezve a súlyt a szárazföldre. Eurázsia teljes birtoklását azonban sem Németország, sem a Szovjetunió nem volt képes elérni. Ennek egyik oka az Amerikai

Egyesült Államok és Nagy-Britannia politikája, másik pedig a szárazföldi (vasúti és közúti) szállítás tengerivel szembeni gyenge versenyképessége és hatékonysága volt. A XX. század közepére geopolitikai szempontból az USA egyértelműen a világ vezető hatalmává vált, melyben jelentős szerep jutott a világtengerek feletti hatalomgyakorlásának.



1. ábra: A történelmi Selyemút és a hozzá kapcsolódó fontosabb kereskedelmi útvonalak

*Forrás: UNESCO 1999 alapján Varga Ágnes szerkesztése*

Kína a XVI. századtól kezdve eurázsiai szinten nem jelent meg érdemi szereplőként. A korábbi elzárkózás és gazdasági gyengélkedés tekintetében a XX. század végére állt be változás. Az 1978-ban útjára indult „Reform és Nyitás” politikájának eredményeként az ország tengerparti területein történelmi léptékben is ritkán látott gazdasági növekedés indult meg. Az ország gazdaságának növekedése ugyanakkor egyre nagyobb kihívást jelentett az Egyesült Államok számára. A kínai vezetés, tartva az USA

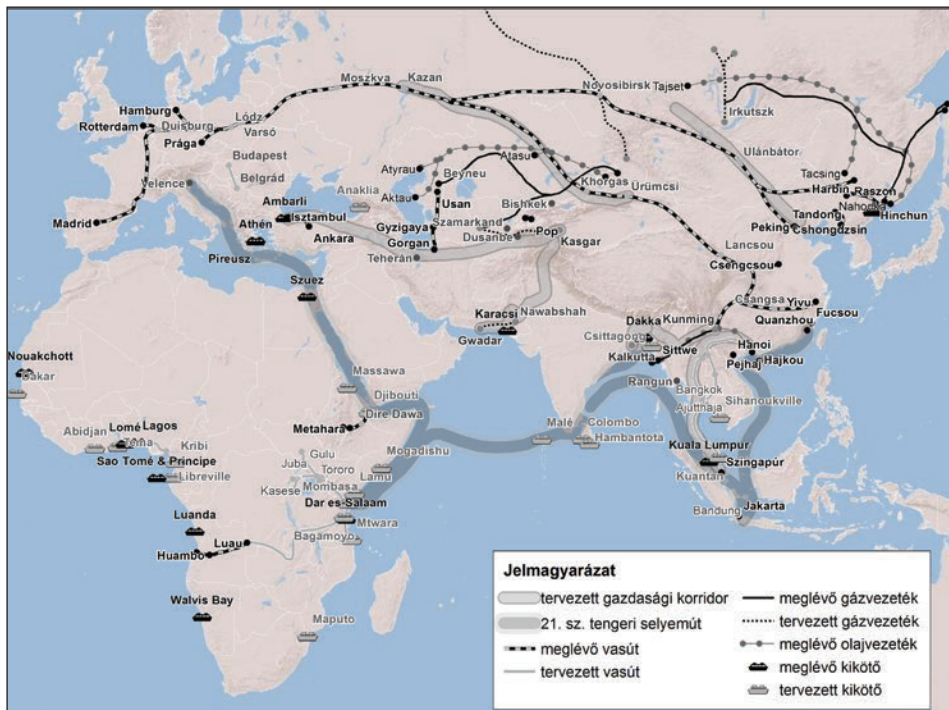
közbeavatkozásától, „alacsony aktivitású” külpolitikát kezdett folytatni, ezáltal a lehető legjobban elfedve a rohamos gazdasági növekedést. A 2008-ban kezdődött világgazdasági válság azonban rávilágított Kína megváltozott gazdasági szerepére. Erre válaszul, az Egyesült Államok 2011-re új geopolitikai koncepciót dolgozott ki „Pivot to Asia” (Fordulat Ázsia felé) néven, melynek célja egyértelműen Kína előre törésének ellensúlyozása. Ennek hatására Kína lépésényszerbe került: A dinamikus növekedés folytatásához az ázsiai óriásnak jó és békés nemzetközi kapcsolatokra van szüksége. Ennek eredményeként jött létre az Egy Övezet, Egy Út (One Belt, One Road – OBOR) kezdeményezés, amely érzékelhetően véget vet a korábbi visszafogott kínai külpolitikának (ESZTERHAI V. 2016a).

## **Az Új Selyemút kezdeményezés háttere**

2013. szeptember 7-én Hszi Csin-ping elnök a kazahsztáni Nazarbajev Egyetemen tartott beszédében bejelentette a Selyemút Gazdasági Övezet Közép-Ázsiával közösen történő létrehozását (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013a; ZENN, J. 2015). Egy hónappal később az indonéz parlamentben az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank (Asian Infrastructure Development Bank – AIIB) és a XXI. századi Tengeri Selyemút létrehozásáról beszélt. Ez a két esemény tekinthető a kiindulópontnak, mellyel Kína útjára indította az Új Selyemút (későbbi nevén Egy Övezet, Egy Út) kezdeményezést, mely 2013 novemberében a Kínai Kommunista Párt által elfogadott 2020-ig érvényes átfogó reformtervbe is bekerült (HUANG, Y. 2016). A projekt, amelyet a kínai külpolitika kiemelt prioritásként kezel, húsz éven belül 64 országot, 4,4 milliárd embert és a világ GDP-jének 40 százalékát magába foglaló gazdasági együttműködési övezetet hozna létre, megkísérelve a világgazdaság tengelyének áthelyezését a tengerről a szárazföldre (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. eds. 2016; HOFMAN, B. 2015; CSIZMADIA N. 2016). Az Új Selyemút megvalósulása újra pozícionálná Kína ázsiai, afrikai és európai kapcsolatait, valamint visszaállítaná Eurázsia egykori fontos geopolitikai szerepét. A megvalósítás első szakasza 2016 és 2020 között várható (HUANG, Y. 2016). A projekt a látszat ellenére korántsem hirdeti azonban a tengeri szállítás teljes mellőzését, amire ékes bizonyíték az úgynevezett XXI. századi Tengeri Selyemút létezése (SCOTT, R. 2016).

Az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés nem kapott egy szigorú, hivatalos definíciót, az érdekelt vagy érintett országoknak sincs egy

zárt, taxatív listája. Ebből a szempontból egy nyílt meghívásos politikai kezdeményezésként is felfogható. A kínai Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság, a Külügyminisztérium és a Kereskedelmi Minisztérium által kiadott „Elképzelések és lépések a Selyemút gazdasági övezet és a XXI. századi Tengeri Selyemút közös kiépítésével kapcsolatban” című dokumentumból kiderül, hogy az övezet a szárazföldön hat folyosóból áll (Új Eurázsiai „Földhíd”, Kína–Mongólia–Oroszország, Kína–Közép-Ázsia–Nyugat-Ázsia, Kína–Pakisztán, Banglades–Kína–India–Myanmar, Kína–Indokínai-félsziget) (NDRC 2015).



2. ábra: Az Új Selyemút és a kezdeményezéshez kapcsolódóinfrastrukturális fejlesztések

*Forrás:* MERCATOR INSTITUTE FOR CHINA STUDIES 2015 alapján Varga Ágnes szerkesztése

A kezdeményezéssel kapcsolatos kínai akciótervek és a hivatalos kommunikáció (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013a; 2013b; NDRC 2015) alapján a projekt fő célja a gazdasági fejlődéshez való hozzájárulás az egyes országok nemzetközi gazdasági vérkeringésbe

való bekapcsolásával. A kínai kormányzat részéről fontos kulcsszó még a konnektivitás, szabadabban fogalmazva az elérhetőség. A projekt fő fókusz területein túl annak hivatalos neve sem tisztázott: Az angol „One Belt, One Road” (Egy Övezet, Egy Út) elnevezés a „Silk Road Economic Belt” (Selyemút Gazdasági Övezet – Eurázsia átívelő gazdasági folyosó) és a „21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road” (XXI. Századi Tengeri Selyemút – Ázsiát Afrikával és Európával összekötő tengeri kereskedelmi útvonalak hálózata) elnevezések kombinációjára utal. Ennek ellenére a kínai kormányzat a „Belt and Road initiative (BRI)” (Övezet és Út kezdeményezés) nevet használja.

Európában a kínai kezdeményezéshez köthető nemzetközi kereskedelmi és kommunikációs folyosókat gyakran illetik a „New Silk Road”, vagyis Új Selyemút névvel (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. eds. 2016). Az Új Selyemút Övezet részben már létező, részben tervezés alatt álló közúti, vasúti, olaj- és gázvezetékek, valamint optikai kábelek hálózatából áll. Ehhez csatlakoznak ipari parkok, logisztikai központok és tengeri kikötők. Az infrastruktúra beruházásokon túl a program kereskedelmi, befektetési és pénzügyi együttműködések is magába foglal. Az Egy Övezet, Egy Út megvalósításában fontos szerep jut a kultúra, a kutatás és fejlesztés, valamint az oktatás területén történő együttműködésnek és a turizmus támogatásának is (NDRC 2015).

## **Az Új Selyemút, mint Kína új külpolitikai szerepvállalása**

A földrajzi és pénzügyi kapcsolatépítési kezdeményezések mögött természetesen Kína külpolitikai és gazdaságpolitikai érdekei húzódnak. Nem egyszerű feladat ezek áttekintése. Általánosságban is elmondható, hogy az államok nemzetközi kezdeményezései érthetően nem fogalmaznak nyíltan a mögöttes motivációkról, a kínai hivatalos kommunikációs gyakorlat esetében ez még kevésbé elvárható. A kínai politikaalkotás formalizáltsága sem a jól dokumentált angolszász mintákat követi. A mögöttes motivációk feltárásában ezért leginkább a különböző külpolitikai és geoökonómiai elemző műhelyek interpretációira támaszkodhatunk. A kínai politikaalkotási fórumok munkájába azonban csak sajátos információs csatornákon keresztül lehet betekinteni, és a kínai nemzetgazdaságról közétett adatok érvényessége is gyakran megítélés kérdése. E tényezők közül következően a kínai szándékok feltárása és interpretálása nagymértékben kényszerűen spekulatív.



Egy, a kínai Nemzeti Fejlesztési és Reformtanács által kiadott elképzeléseket és lépéseket tartalmazó dokumentum (NDRC 2015) kiemeli, hogy az OBOR kezdeményezés teljes mértékben megfelel az ENSZ Alapokmányában lefektetett Békés Együttélés öt alapelveinek, az egymás szuverenitásának és területi integritásának kölcsönös tisztelete, az egymás iránti agresszió kölcsönös elkerülése, az egymás belügyeibe való be nem avatkozás, az egyenlőség és kölcsönös haszon, valamint a békés egymás mellett élés alapelveinek. A dokumentum az együttműködés terén öt fő célt fogalmaz meg. Az első ilyen cél a fejlesztéspolitikai koordináció. Ezen belül kiemelik a többszintű kormányközi együttműködések és kommunikáció, a kölcsönös politikai bizalom jelentőségét. A második cél a különböző létesítmények összekapcsolhatósága, amely nemcsak a fizikai infrastruktúra, hanem a különböző tervdokumentumok és műszaki szabványrendszerek összehangolását is jelenti. A harmadik cél az akadálytalan kereskedelem megvalósítása a csatlakozott országok között, amely alatt többek között a megbízható és szilárd üzleti környezet és háttér létrehozását értik, mely már részben átvezet a következő célhoz, a pénzügyi integráció megvalósításához. Utóbbi főleg a pénzügyi rendszerek és banki szolgáltatások összehangolását célozza. Ide tartozik többek között az Ázsiai Infrastrukturális Fejlesztési Bank és a Selyemút Alap létrehozása is. Az ötödik alapelv az emberek közötti kötelék megteremtése, amely végsősoron a kezdeményezés össztársadalmi támogatottságát hivatott elérni a csatlakozott országok intézményei és szervezetei közötti barátság és együttműködés elősegítésével (NDRC 2015).

Bár az Új Selyemút egyelőre nem tekinthető hivatalos, jól definiált stratégiának – és ha a kínai kormányon múlik, ami a kommunikációt illeti, ez valószínűleg így is marad – azonban kétségtelenül egy rendkívül kiterjedt elméleti keretrendszer, melynek alkalmazása, és gyakorlatba ültetése hozzájárul az Ázsián belüli, Ázsia és Európa, illetve Ázsia és Afrika közötti gazdasági integráció elmélyítéséhez (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. eds. 2016). Kína az Új Selyemút projekt kapcsán azt kommunikálja a nemzetközi közvélemény felé, hogy nem geopolitikai ambícióktól vezérelt szelektív pénzosztás történik, hanem olyan fejlesztések támogatása, amelyek elősegítik az infrastruktúra, a nyersanyagtermelés, az ipari és pénzügyi együttműködések fejlődését, és amelyek piaci alapú, megtérülő beruházások (CSIZMADIA N. 2016).

Az első számú vezető kommunikációja is ezt sugallja. Kína jelenlegi elnöke Hszi Csin-ping 2013-ban meghirdette hivatalos ideológiai programját, amely jól illeszkedik az úgynevezett „kínai álmom” gondolkörébe, ezt egyébként hagyományosan minden pártvezetőnek „illik” folytatnia Kínában. A „kínai álmom” lényegét tekintve a kínai társadalom kollektív reményét testesíti meg Kína nagyságának újjászületésére, melynek fenntartható jólétben élő polgárai elégedettek az életükkel, egyéni törekvéseiket pedig a közösséggel összhangban képesek megvalósítani. Az „amerikai álommal” való áthallások elkerülése érdekében a kínaiak hangsúlyozzák, hogy ellentétben azzal, a „kínai álmom” kollektív, és az emberek egységén alapul (FEWSMITH, J. 2013). Hszi Csin-ping folytatja a Teng Hsziao-ping által megkezdett „Reform és Nyitás” politikáját, melynek keretében Kína fokozatosan csökkentti az állami szerepvállalást és átalakítja az állami tulajdonú vállalatokat.

Ezzel együtt véget vet a nagy előd alacsony aktivitású külpolitikájának, bár továbbra is elkötelezett a békés fejlődés mellett. Hszi Csin-ping szerint Kína ereje ma már lehetővé teszi a nemzeti érdekek védelme mellett erőteljesebb kiállást (ESZTERHAI V. 2016b). Az elnök 2013 márciusában Moszkvában tartott beszédében kiemelte, hogy a megváltozott világban a nemzetközi kapcsolatok „új típusának” kialakítására van szükség, melyben a legfontosabb értékek a harmónia, a békés fejlődés és a közös előnyök. Hszi Csin-ping a 2008 előtti politikai irányvonalhoz hasonlóan hangsúlyozta, hogy Kína fontosnak tartja az államok jogi egyenlőségét, az egymás belügyeibe való be nem avatkozást és a hegemonia elutasítását. A nagyobb hatalommal rendelkező állam nem diktálhat, a nagyobb és gazdagabb államoknak segíteniük kell a kisebbeket, ugyanakkor minden állam maga kell, hogy meghatározza saját fejlődésének útját (SOLDATKIN, V. 2013; MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013b).

A Selyemút kezdeményezés kapcsán hivatalos kommunikációkból tehát kiolvasható a kölcsönös előnyök biztosításának szándéka, sőt akár a Kínán kívüli szereplők önzetlen megsegítése is. Továbbá látható az is, hogy a kezdeményezés szigorúan ideológiamentes. Az ideológiamentesség akár meglepő is lehetne a mára eszmeiségében ugyan eklektikussá vált, de azért még mindig erős szocialista meghatározottságokkal bíró kínai közpolitikákból és gazdaságpolitikákból kiindulva. Annak tükrében

ugyanakkor mindez nem jelent változást, hogy Kína külpolitikája – egyes szomszédsági politikai jelenségeket nem számítva – már hosszú évtizedek óta az ideológiamentes gazdasági kooperációkra koncentrál. Az ideológiamentesség, a kölcsönösség és a segítségnyújtás szándéka olyan tényezők, amelyek egy nyitott meghívásos kezdeményezést sugallnak.

Mindezek alapján egyes megközelítések szerint Peking sokkal inkább kiegészíteni kívánja a mai világrendet, mintsem felülvizsgálni azt (GODEMENT, F. – CRATZ, A. eds. 2015). A hivatalos kínai kommunikáció mindenestre valóban ezt terjeszti. Ugyanakkor fontos látni, hogy az a geopolitikai és hatalmi helyzet, melyben az Új Selyemút kezdeményezés megszületett nem kifejezetten erre utal. A világkereskedelem súlypontjának tengerről szárazföldre helyezése, az ipari túlkapacitás kiszervezése, az USA-val való egyre nyíltabb, bár kétségtelenül a lehetőségekhez mérten konfliktuskerülő versengés egyértelműen túlmutat a mai világrend egyszerű kiegészítésénél, a jelek arra utalnak, hogy Kína minden szempontból kinőtte a Teng Hsziao-ping által elindított diszkrét, visszafogott geopolitikát.

### **Az Új Selyemút, mint kínai gazdaságpolitikai megfontolás**

Jól érzékelhető, és a fent leírtak ismeretében érthető is, hogy a megfontolt és kimért hivatalos kommunikáció ellenére a kínai médiában az Új Selyemúthoz is számos utópisztikus gondolat és üzenet kapcsolódik, amelyek főként Eurázsia felemelkedéséhez, a résztvevő országok általános jólétéhez és boldogságához kötődnek. A Xinhuanet hírportál OBOR-ral foglalkozó tematikus részében például többek között az „Út egy boldogabb élethez” az „Út az álmokhoz” és az „Út a közös jóléthez” nevekkel illetik (LIU, CH. et al. 2016).

A kezdeményezés hivatalos motivációi tehát gazdasági természetűek, illetve egyfajta a közjó érdekében történő cselekvésre való felhívásként találják. A kínai kormány tehát nem hivatkozik az Új Selyemútra geopolitikai programként. A gyakorlat azonban már most is egészen mást mutat. Egyrészt látni kell, hogy az elmúlt időszakban az ázsiai kontinensen belül Kína megvalósította a hegemon hatalom egyik fontos pillérét: a legtöbb versenytársat felülmúló gazdasági és katonai hatalmat. Jelenleg, a Selyemút kezdeményezéssel egy időben, részben annak részeként a másik fontos pillér felépítése is folyamatban van: ellenőrzés az államközi



rendszer felett a nemzetközi intézményeken keresztül a nemzetközi intézményrendszer átalakítása által. Utóbbihoz kapcsolódóan nemrég 100 milliárd amerikai dollár kezdőtőkével, pekingi székhellyel megkezdte működését az Ázsiai Infrastrukturális Fejlesztési Bank (AIIB), amelyhez csatlakozik a Selyemút Alap, a BRICs-országok Új Fejlesztési Bankja és más Kína által támogatott nemzetközi együttműködések (ESZTERHAI V. 2016a). Bár az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank létrejöttét sok ország üdvözölte, mások számos fenntartással viszonyulnak hozzá. Ennek egyik fő oka, hogy tartanak Kína túlzott dominanciájától, különösen annak tükrében, hogy az ázsiai óriás nem rendelkezik jó referenciákkal a nemzetközi normák betartása terén. Amerika azzal kapcsolatban is kifejezte aggodalmát, hogy képes lesz-e Kína egy jól átlátható rendszert működtetni. Problémát okozhat a térség számos infrastruktúrafejlesztésre szoruló országának alig működő közigazgatása, ami a korrupció melegágya lehet. Az AIIB ennek enyhítésére, együttműködve a helyi önkormányzatokkal, az intézményesítést az általuk támogatott projektek fontos részévé tette (POLYÁK E. – SIMIGH F. 2016).

A hivatalos kommunikációkon túl nyilván feltárhatók egyéb mögöttes kínai gazdaságpolitikai megfontolások is. A Selyemút kezdeményezés által generált befektetésektől főként gazdasági növekedésének stabilizálását, a többletkapacitásokkal küzdő kínai ipar problémáinak enyhülését, piacának bővülését, és nem utolsósorban nemzetközi valutájának növekvő elfogadottságát remélheti Kína (TREBITSCH P. 2015). Számos publikáció (pl. FREEMAN, CH. W. 2016) és gazdasági szakpublicisztika (pl. PRIVÁTBANKÁR 2014) látott napvilágot arról, hogy az OBOR fő motivációja tartós növekedést hozni a kínai építőipar és a vasúti szállítmányozás számára, továbbá új közlekedési megoldásokkal segíteni a kínai fém- és cementtúltermelés piacra jutását. Ahhoz a kérdéshez azért érdemes óvatosan közelíteni, hogy pontosan milyen helyzetben is vannak az említett ágazatok Kínában, és helyzetük mennyiben motiválhat egy Új Selyemút volumenű kezdeményezést. Egy olyan méretű nemzetgazdaság és nagyhatalom esetében, mint Kína, ennél vélhetően összetettebb érdekszerkezet húzódik a háttérben. Egyrészt messze nem ezek az ágazatok adják a kimagasló exportértékeket (WORKMAN, D. 2017; ITC 2017). Továbbá ezeknek az ágazatoknak a termelése kevésbé mobilizálható, piacuk gyakran regionális, megrendeléseik felfutása belföldi infrastruktúrafejlesztésektől is várható, akár a Selyemút részeként, akár attól függetlenül.

A kezdeményezéssel azonban mindenképpen közelíteni lehet egymáshoz a világ két legnagyobb piacát, a kínait és az európaiakat (FREEMAN, CH. W. 2016). Érdekességésképpen megemlíthető, hogy Kína azonban nem csak az OBOR útján igyekszik magát jobban Európához közelíteni, termékei eljuttatásához utakat biztosítani. A felmelegedő klíma eredményeképpen hosszabb távon hajózhatóvá váló jeges-tengeri útvonalak egyszer majd kelet felé is rendszerszerűen elérhetővé teszik Európa és az USA Keleti-part piacait. Talán Észak-Mandzsúria tengeri kapcsolatának javítása mellett e gondolatok is motiválják Kína jelentős kikötőfejlesztését az oroszországi Zarubino környékén (FREEMAN, CH. W. 2016).

## **Eltérő nemzetközi érdekek és fogadtatás**

### *Amerikai vonatkozások*

A brit politikus és geográfus, H. J. Mackinder 1904-es értekezése fő állítása értelmében (MICHALLEF, J. V. 2017) Eurázsia szárazföldi uralásához Európából nézve először Kelet-Európán, majd ezen túl Közép-Ázsián keresztül vezet az út. A fenti tézisben Eurázsia feletti uralomnak kulcsa a „Világkontinens Szívének”, azaz Afganisztánnak és környékének dominálása, amelyért a XIX. században a „Nagy Játszmának” hívott konfliktussorozatban az Orosz és a Brit Birodalom csapott össze (KEARNS, G. 2013). E csatározásban a nyugati nagyhatalmi részvétel már a második világháború során átöröklődött Amerikára, és e törésvonal kitapintható egészen a XXI. század elejéig (HILL, J. G. 2013). (Még azzal együtt is, ha az Afganisztánért a XX. század második felétől vívott orosz küzdelmek, illetve ott és a Közel-Kelet egyéb vidékein tett amerikai fegyveres szerepvállalások háttere részben esetlegesebb, részben összetettebb a „Nagy Játszmánál”).

Kína ugyan már az amerikai szerepvállalás kezdetén a „Nagy Játszma” egyik tényezőjévé kezdett válni, de korántsem volt meghatározó (HILL, J. G. 2013). Napjaink gyökeres fordulata, hogy kifejezetten e geopolitikai törekvés főszerepére jelentkezett be sok száz év után újra Kína. A legfontosabb fejlemény az, hogy egy nyugati civilizáción (ezúttal ideértve a Szovjetuniót ill. Oroszországot is) kívüli hatalom nem a nyugatiak szövetségeseiként vagy csatlósként, hanem önálló politikaalakító

tényezőként lép fel a térségben. Kínát ugyan esetleges aktuális gazdasági helyzetében jelentkező feszültségek (lásd korábban bizonyos ágazatok túlermelése) is a külvilág felé fordíthatják, de a Selyemút kezdeményezés vitathatatlan eleme a hosszú távú hatalmi helyezkedés.

Az amerikai megközelítések is komplex kínai stratégiai érdekeket és célokat látnak az Új Selyemút megközelítés mögött (FREEMAN, CH. W. 2016), a kezdeményezés egy kínai–amerikai vetélkedés, sőt akár egy Amerika vs. Kína/Európa versengés újabb fordulataként is felfogható (MATOLCSY GY. 2017). Mindezzel összecseng, hogy a kezdeményezés közelmúltbéli infrastrukturális indíttatása is rokonítható amerikai mintákkal. Mintegy az USA második világháború utáni államközi autópálya (Interstate Highways) és egyéb infrastruktúra építésének a szétagolt országot kulturálisan és gazdaságilag egyesítő és fejlődést megalapozó hatásából tanulva, Kína az elmúlt két évtizedben viharos sebességgel építette ki a régiói közötti gyors kapcsolatot jelentő hálózatokat, beleértve autópályákat, gyorssebességű vasútvonalakat, vezetékes infrastruktúrákat, benne gyors adatátvitelt jelentő üvegszál hálózatokat, és jelenleg mindezekben a területeken a világ leghosszabb és talán legkorszerűbb hálózatával rendelkezik. Az országon belül kiépült hálózatot logikusnak tűnik összekötni a külvilággal, amelyre piaci igényekre válaszolva már az OBOR 2013-as hivatalos meghirdetése előtt is volt példa (FREEMAN, CH. W. 2016). Az amerikai értékelések szerint az infrastruktúrák határon túli kiépítésével, a szomszédos országokkal való összeköttetéssel Kína hasonló geopolitikai helyzetben találná magát, mint az Egyesült Államok Észak-Amerikában Kanada és Mexikó viszonylatában, csak sokkal nagyobb mértékben, az egész eurázsiai kontinensen. Ezzel megszűnne Kína hagyományos szárazföldi geopolitikai elszigetelődése, amit évezredek óta a Himalája, a középsiai sivatagok és maga Szibéria nehezen áthatolható térségei okoztak (FREEMAN, CH. W. 2016).

A kínai hivatalos kommunikációban az OBOR céljai gazdasági jellegűek, míg a XX. század második felének amerikai infrastruktúra-fejlesztési erőfeszítései mögött elsősorban katonai indokok játszották a fő szerepet, azonban éppen úgy, ahogy az USA-ban a katonai fejlesztések civil hatásai elképesztően megváltoztatták a gazdaságot és a társadalmat – gondoljunk csak az internetre –, úgy a kínai fejlesztéseknek is nyilvánvalóan lesznek katonai következményei. Megváltozik Eurázsia

hatalmi térképe, ahogy új gravitációs központok jelennek meg, vonzerőt gyakorolva elsősorban Kelet-Ázsiára, de az egész térségre is. A gazdasági és katonai vonatkozásokon túl az OBOR-nak az eurázsiai kontinens egészének Kína irányába fordulását is hozhatja magával.

A valójában soha hivatalossá nem tett, de jó ideig meghatározó 1992-es Wolfowitz doktrína szerint az Egyesült Államoknak meg kell akadályoznia, hogy bármely más ország jelentősebb regionális vagy globális dominanciát tudjon kialakítani. Az Egyesült Államok katonailag máig vitathatatlanul a legerősebb hatalom, de gazdaságilag utóbbi időben jelentős kihívói akadtak. A kínai ipari termelés másfélszerese az amerikainak, az EU-é harmadával nagyobb, és egyéb fejlődő országok, elsősorban India jelentősége is rohamosan nő. Azaz gazdasági értelemben az Egyesült Államok egyértelmű hegemoniája már a múlté. A Wolfowitz doktrína jegyében az Egyesült Államoknak érdekeivel ellentétes Kína és az EU, illetve Kína és Oroszország erősebb összefonódása, s erőteljes törekvései vannak ebben az irányban, de megakadályozni nem tudja (FREEMAN, CH. W. 2016).

Az Új Selyemút további amerikai vonatkozásait tárgyalja a kötet „Az Új Selyemút geopolitikai jelentősége – a XXI. századi Selyemút” című fejezete.

### *Ázsiai vonatkozások*

A Kína és Európa közötti infrastruktúra kiépítése mellett a gazdaságok összehangolásának egyéb, talán kevésbé fontosnak látszó, de hasonlóan hatékony eszközeiben is jelentősebb fejlemények történtek. A vámeljáráások kölcsönös egyszerűsítése, pénzügyi, intézményi eljárások, ipari és egyéb szabványok összehangolása leegyszerűsíti a kereskedelmet és a gazdasági tevékenységek összefonódását az eurázsiai kontinensen, amely folyamatból az Egyesült Államok kimarad.

Amerika Japánnal együtt a szabványok és eljárások közös kidolgozásán túl kimarad a kínai kezdeményezésű regionális fejlesztési bankok és alapok felállításából és működtetéséből, így gazdasági károkat és pozícióvesztést szenvedhet el. Pozícióit és az európai piac elérését javítandó Japán is elkezdett az OBOR-hoz hasonló, csak annál jóval kisebb léptékű fejlesztéseket végrehajtani. Ezzel párhuzamosan,

India is ambiciózus terveket jelentett be, például egy iráni kikötő, Chabahar fejlesztésével (RUFF, A. 2016).

Eurázsia kelet–nyugati földrajzi összekötőjeként az OBOR nemzetközi kulcsszereplője Irán, amelynek más relációkban is kulcsszerepe van a Közel- és Közép-Keleten, és amely hagyományosan az amerikai stratégiák középpontjában áll. Irán az utóbbi időben egyre szorosabbá fonta kapcsolatát Indiával és Afganisztánnal, válaszul a kínai törekvésekre (RUFF, A. 2016).

Az OBOR-hoz köthető kínai fejlesztések Ázsia dái részén kijelölt csomópontjai Myanmarban, Sri Lankán és Pakisztánban találhatóak, éppen azokban az országokban, amelyek hagyományosan feszültségben állnak Indiával, a térség másik kulcsszereplőjével. Pakisztán Myanmarral együtt Kína régi szövetségese a térségben, gyakorlatilag körülölelve Indiát. Pakisztán részvétele az Új Selyemútban, elsősorban a nyugat-kínai, ujugurok lakta Kasgar és a pakisztáni Beludzsisztánban, az Arab-tenger partján található Gwadar között kiépítés alatt álló, többfajta infrastrukturális elemet, elsősorban utat és vasutat fölölélő Kína–Pakisztán Gazdasági Folyosó (China–Pakistan Economic Corridor, CPEC) (RUFF, A. 2016; CAI, P. 2017) által Kína új szereplőként belép az addig az Egyesült Államok által fő stratégiai prioritásként kezelt Közel-Keletre, közvetlen eléréssel az olajkitermelő vidékeket, illetve Afrikát és Európát. A folyosó és Gwadar kiépítésének terve jelentősen lehűtötte az addig meglehetősen közeli pakisztáni–amerikai kapcsolatokat. Az Obama adminisztráció által a Kínát is érintő „Pivot to Asia” kezdeményezést ez már azelőtt eljelentéktelenítette, hogy a Trump adminisztráció azt hivatalosan is felmondta, kifarolva az ezt alapvető részeként tartalmazó TPP-ből (Trans-Pacific Partnership) (RUFF, A. 2016).

India számára a Selyemúthoz kapcsolódó CPEC kezdeményezés jelentős stratégiai fenyegetést hordoz. A szubkontinensnyi országnak Kínával és Pakisztánnal is több fegyveres konfliktusa is volt, jelenleg is több száz kilométernyi vitatott határvonallal húzódik a felek között. Nem meglepő, hogy a fent említett, a pakisztáni Gwadartól mintegy hetven kilométerre fekvő iráni Chabahar kikötőjének fejlesztésében India is szerepet vállalt, amellyel közvetlen, Pakisztánt kikerülő kapcsolatot kíván kiépíteni Iránnal, Afganisztánnal és rajtuk keresztül Közép-Ázsiával. Ennek jelentős részeként Chabahartól Pakisztánon át Indiáig

gázvezeték építését tervezik az indiai igények ellátásának biztosítására, de kínai kezdeményezésre a vezetéket Gwadarnál észak felé építenék ki, a gázt India helyett Kína felé irányítva. A pakisztáni–kínai folyosó más szemszögből is kellemetlen India számra, mivel átmegy a vitatott, India által sajátjaként követelt Kasmír és Gilgit–Balisztán vidékén, felborítva a status quot. Mindezen túl egy lehetséges gwadari kínai haditengerészeti bázis az eddig érzékeny erőegyensúlyt nagymértékben billentené el India kárára. A kínai–pakisztáni kapcsolatok erősödése közelebb hozta egymáshoz Indiát és az USA-t, bár kérdéses, hogy képesek-e megakadályozni Kína térségbeli erősödését (FREEMAN, CH. W. 2016).

Pakisztán számára a Kínához közeledés részben az amerikai kapcsolatok lehülését hozta. Az ország mindeközben azzal is szembesül, hogy a kínai fejlesztések egyik célterületét képező Beludzsisztán tartományában – amely az ország egyharmadát teszi ki, de az 1948 előtti Indiából kiszakadt Pakisztánhoz a legkevésbé integrált és az országos átlagnál fejletlenebb térség – megerősödtek a dezintegrációs folyamatok, ami jelentős számú áldozatot követelő zavargásokban is megtestesült. A beludzsisztáni szakadár törekvéseket – pakisztáni vádak szerint – az indiai–iráni–afgán hármasszövetség támogatja, részben a fenti folyosó kiépítésének akadályozása érdekében (RUFF, A. 2016). A Kínából érkező pénzügyi források azonban hamar pótolták az USA-ból érkezetteket, megerősítve a pakisztáni vezetés elköteleződését.

### *Afrikai kitekintés*

Az iráni–pakisztáni határon fekvő Gwadar kikötője és az iráni–kínai CPEC folyosó, valamint a Közel-Kelet és Európa mellett Afrika felé is tágra nyitja a kaput Kína. 2015-ben Kína bejelentette, hogy a világnak erre a térségére is kiterjeszti az OBOR kezdeményezést. Afrika szerepe a fentiekhez képest az Új Selyemút projektben azonban teljesen más. A XX. század végén intenzíven Afrika felé forduló kínai gazdasági aktivitás a kontinensre elsősorban nyersanyagforrásként, illetve termékei felvevőpiacaként tekintett, amelynek eredményeként 2009-re Kína vált Afrika legfontosabb kereskedelmi partnerévé (JOHNSTON, L. A. 2016). A XXI. század elején azonban a megváltozott gazdasági és demográfiai körülmények gyökeresen megváltoztatták Kína hozzáállását Afrikához.

A 2008-as válság után Kína nyersanyagigénye lecsökkent, ami az afrikai áruk iránti keresletet is visszavetette. Másrészt a kínai gazdaság növekedésének lassulása, az USA, mint legfőbb felvevő piac keresletének csökkenése, az ország elöregedése, a korábbi extenzív, az olcsó munkaerőre és az alacsony hozzáadott értékű összeszerelő tevékenységre épülő modell meghaladására készítette az ország vezetését. Mindennek teret engednek a felhalmozott hatalmas erőforrás-tartalékok is. Egyre inkább a kevésbé munkaintenzív, magasabb tudást és technológiát igénylő termelés, a szolgáltatások és a fogyasztás került középpontba, amivel párhuzamosan a tőkeexport is jelentős mértéket ölt. Afrikában a befektetések immár nem csupán a nyersanyagok, beleértve a mezőgazdasági és bányászati termékek előállításának biztosítását célozzák immár, hanem a demográfiai átmenet csúcsán lévő Afrika által biztosított olcsó munkaerőre épülő termelés kiszervezését (JOHNSTON, L. A. 2016; SUN, Y. 2015). Másrészt a fejlődő afrikai gazdaságok által támasztott kereslet csökkentheti a túlzott kapacitásokkal rendelkező kínai cement-, acél- és egyéb ipari ágazatok feszültségeit, illetve a hatalmas tökehiány a kínai megtakarítások jó részét is felszívhatja. A legjelentősebb tevékenységek az infrastruktúra fejlesztését szolgálják, a kínai ígéretek szerint autópályákkal, nagysebességű vasúthálózattal, vezetékes infrastruktúrákkal kötve össze a kontinens összes országát (SUN, Y. 2015).

Kína ilyen jellegű tevékenységei részben az Új Selyemút tengeri ágán, illetve Gwadarból könnyen elérhető országokban, például Etiópiában, Kenyában és Tanzániában összpontosulnak, bár a legnagyobb projektek még mindig elsősorban a nyersanyagok kitermelése elősegítése érdekében történnek, elsősorban Nigériában. Az infrastrukturális, az ipari és nyersanyag-kitermeléssel összefüggő tevékenységek mellett Kína a bilaterális egyezmények mellett a különböző nemzetközi pénzügyi alapjainak tevékenységét is kiterjesztette Afrikára, jelentős összegekkel ellátva azokat (SUN, Y. 2015). Az érintett országok vezetői és Kína hivatalosan rózsaszín képet festenek a fenti lehetőségekről, azonban nem hivatalosan Kínában is sok a bizonytalan hang. Kétségek merültek föl, hogy az afrikai országok vissza tudják-e majd fizetni e tetemes összegeket. Afrikában jelentős politikai bizonytalanságok vannak az országok többségében, gyakoriak



a polgárháborús cselekmények, és a szabályozási, igazgatási környezet is nagyon ingatag. Kínában hiányzik a volt európai gyarmattartó országokban meglévő felhalmozott tapasztalat és tudás ezen országok és társadalmak működéséről, így sok kezdeményezés vérezhet el a hozzáértés hiányán. Továbbá a deklarált ambiciózus célokkal szemben a megvalósult kínai kísérletek munkaintenzív tevékenységek Afrikába kiszervezésére kisszámúak, és a kontinens csupán néhány országát, Etiópiát és a Dél-afrikai Köztársaságot érintették eddig, bizonytalan sikerrel (SUN, Y. 2015).

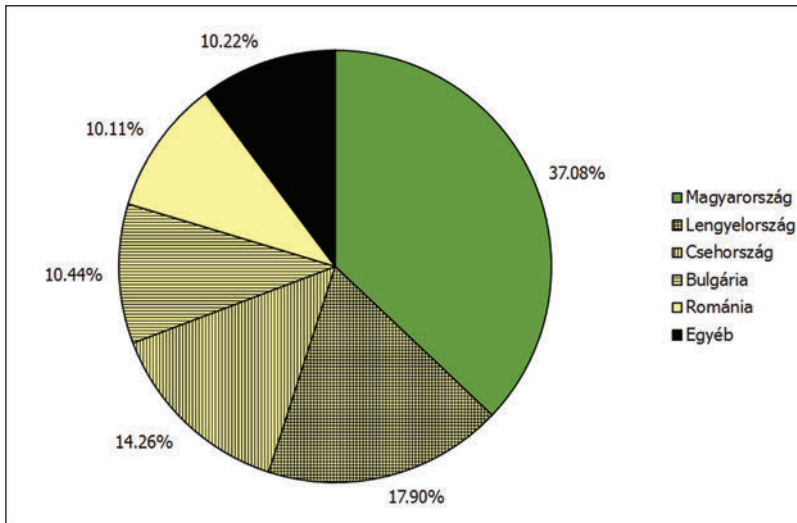
### *Az Új Selyemút kezdeményezés európai vonatkozásai*

A következőkben az Unió és Kína közötti kapcsolatok rövid áttekintése olvasható. Két további fejezet részletesen is foglalkozik e témakörrel, mivel e kötet fő küldetése szempontjából különösen releváns az európai kontextus (lásd a kínai kezdeményezés magyarországi kapcsolódásainak feltárása). „Az Európai Unió és magországainak változatos viszonyulása az Új Selyemúthoz és az új kínai gazdasági szerepekhez” című fejezet az EU és Kína közötti gazdasági kapcsolatok alakulására fókuszál, és mindeközben kitér az EU vezető nemzetgazdaságainak változatos szándékaira is, amely országok köztudottan fontos gazdasági partnerei hazánknak is. „Az Új Selyemút, mint fejlesztéspolitikai tényező” fejezet az EU és Kína közötti fejlesztéspolitikai dimenziójú kooperációkat vizsgálja, és ennek kapcsán részletesen foglalkozik a kelet-közép-európai és magyarországi vonatkozásokkal is.”

Kétségtelen, hogy az Új Selyemút projekt a legtöbb szempontból egyértelműen veszélyezteti az amerikai érdekeket, mert olyan területekre kívánja befolyását kiterjeszteni (Dél-Ázsia, Közép-Ázsia, Közel-Kelet), ahol az elmúlt években az USA jelenléte meggyengült (ESZTERHAI V. 2016a). Európai szempontból azonban a helyzet korántsem ilyen egyszerű. A kínai kormány kijelentése szerint az OBOR egy köreiből senkit ki nem záró nemzetközi kezdeményezés, melyhez bármely ország csatlakozhat. Peking azt is hangsúlyozza, hogy az Új Selyemút az infrastruktúra és az elérhetőség fejlesztése tekintetében kiegészítő jelleggel kapcsolódik már létező nemzeti és közösségi tervekhez (pl. Juncker Terv). A „befogadó” megközelítés



ellenére azonban értelemszerűen nem minden EU-s ország egyformán releváns az OBOR szempontjából. A kezdeményezéshez kötődő fejlesztési projektek földrajzi elhelyezkedése alapján a kínai kormányzat a két legfontosabb területnek Kelet-Közép-Európát és Délkelet-Európát (különösen Görögországot) tekinti (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. eds. 2016). A kelet-közép-európai régión belül a közvetlen kínai tőkebefektetések megoszlása alapján hazánknak domináns szerep jut (3. ábra).



3. ábra: A közvetlen kínai tőkebefektetések aránya a 16 kelet-közép-európai országban (100% = 1435,76 millió \$), 2014.

Adatforrás: TIANPING, K. 2015

Az Európai Unió ma Kína legnagyobb kereskedelmi partnere, a tendenciák alapján pedig Kína is hamarosan az Unió legfontosabb kereskedelmi partnerévé léphet elő. 2014-ben a két terület közötti árukereskedelem volumene megközelítette a 470 milliárd €-t. A befektetések értékei mindkét irányban növekedést mutatnak, az Unió Kína legnagyobb öt befektetője között van. Az EU területén történő kínai tőkebefektetések volumene mára meghaladja az Unió Kína területén történő befektetéseit (SCHWEISGUT, H. D. 2015). Ennek ellenére az Európai Unió, különösen a számára kényes területeken igyekszik meggátolni a gyors kínai terjeszkedést. Brüsszel gyakran kritikával illeti Peking hivatalos politikáját,

a sajtóban időnként az is előkerül, hogy Peking „oszd meg és uralkodj” elven igyekszik minél több tagállamot maga mellé állítani (PAVLICEVIC, D. 2016). Az Unió attól is tart, hogy Kína komoly érdekeltségeket szerezhet a régió acél- és energetikai iparában, amelynek külső kézbe kerülése jelentős biztonságpolitikai kockázattal jár. Peking, az ilyen aggodalmakat ellensúlyozandó, több gesztust is gyakorolt az EU és a nyugat-európai országok felé: Kína tagja lett az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banknak (EBRD), valamint önként vállalt anyagi hozzájárulást a Juncker-tervhez is (KACZMARSKI, M. 2015; PAVLICEVIC, D. 2016). A hazánk, az EU és Kína hármásának kapcsolata szempontjából különösen érdekes lehet, hogy 2017 novemberében várhatóan Budapesten találkozik majd egymással a tizenhatok vezetése a kínai vezetéssel (BEKE K. 2017).

Kelet-Közép-Európa Kína-terveiben elfoglalt pozíciójával kapcsolatban erősen megoszlanak a vélemények. Egyesek szerint a térség a kínaiak európai hídfőállása lehet, mások azonban sokkal inkább egyfajta trójai faló szerepet prognosztizálnak neki. Kína legfontosabb kereskedelmi partnere Európa. A közöttük mozgó áruk legnagyobb része jelenleg a tengeren kerül szállításra. Ha ez a jövőben megfordul a szárazföldi szállítás javára, a Selyemút kulcsfontosságú gazdasági tényezővé válhat Kelet-Közép-Európa számára is (SÁRVÁRI B. – SZEIDOVITZ A. 2016). Peking ugyan közeledik a térség országaihoz, elköteleződni azonban érzékelhetően senki felé nem szándékozik. A „tizenhatok” országaiban történő kínai befektetések volumenéből kitűnik, hogy az utóbbi években Kína figyelme Magyarország felé fordult. Míg 2009-ben Lengyelország vezette a befektetési „ranglistát”, 2014-ben a tizenhatokon belül már hazánkban valósult meg a közvetlen kínai tőkebefektetések mintegy 1/3-a, (ZUOKUI, L. 2016). Ezen befektetések földrajzi koncentráltságát érzékelteti, hogy a teljes összeg 95 százaléka hat országban, Magyarországon, Lengyelországban, Csehországban, Romániában és Bulgáriában összpontosult (KRATZ, A. 2016).

Jelenleg két nagy, Magyarországot közvetlenül érintő projekt van folyamatban, amely közvetlenül az OBOR-hoz köthető. Az egyik a Budapest és Belgrád közötti vasútvonal felújítása és gyorsvasúttá alakítása, melyről a megegyezés már 2013-ban megkötöttet a kínai, a magyar és a szerb fél között. Az eredeti tervek szerint az építkezés 2016 szeptemberében kezdődött volna, és 2017 végére fejeződött volna be, azonban politikai és jogi okok miatt jelentős késéssel kell számolni, jelen

állítás szerint a munkálatok várhatóan 2017 végén kezdődnek majd. A beruházás jelentősége Kína számára a már többségében általuk birtokolt pireuszi kikötőből induló kínai vasúti szállítmányok európai elosztásában rejlik. A 1,5 milliárd €-s projekt keretében hazánk területén 160 km-nyi gyorsvasút épül majd, melynek eredményeként a két főváros közötti menetidő kevesebb, mint a jelenlegi felére fog csökkenni. (XINHUANET 2015; MATURA T. 2016).

A másik, OBOR-hoz köthető magyarországi projekt keretében hazánk a kelet-közép-európai 16+1 ország tagjaként 2014 májusa óta ad otthont a Kína–Kelet-Közép-Európa Turisztikai Koordinációs Központnak (Tourism Coordination Centre – TCC). A központ célja, hogy az együttműködéshez csatlakozott 17 országot egy turisztikai célterületként népszerűsítse a kínai turisztikai piacon. Az államigazgatás, a nemzeti turisztikai szervezetek és a kínai utazásszervezésben érdekelt vállalkozások szintjén megvalósuló együttműködés fő területei a vízumkérdések megkönnyítése, a légiforgalmi járatok fejlesztése, a Selyemút turisztikai fejlesztése és a regionális oktatási kapcsolatok elmélyítése (KÍNA–KÖZÉP-KELET-EURÓPA TURISZTIKAI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT 2016). A létrejött központhoz köthetően 2016 márciusában a Kínai Nemzeti Turisztikai Hivatal (China National Tourism Administration) Budapesten nyitotta meg első irodáját a kelet-közép-európai régióban, és szinte azonnal reklámkampányt is indított „Gyönyörű Kína, Selymút” (Beautiful China, Silk Road) címmel.

Utóbbi kezdeményezést leszámítva Kína nem népszerűsíti intenzíven és széles körben az OBOR-t. Bár a köztudatban így kevés információ él az Új Selyemútról, a Pekingben működő kutatóintézetek magyar szakértőket és kutatókat is bevontak a kezdeményezéssel kapcsolatos kutatásokba (MATURA T. 2016). Magyarország külpolitikai és külgazdasági kommunikációjának egyik központi eleméhez, a „Keleti Nyitás” narratívájához egyébként kitűnően illeszkedik az OBOR. Az Új Selyemúttal foglalkozó formalizált pozíciós papír vagy stratégiai ugyanakkor még nem készült Magyarországon.

Az eddig tervezett és megvalósult projektek alapján úgy tűnik, hogy a témához kapcsolódóan hazánk és Kína között a turisztikai és kulturális együttműködések a legsikeresebbek. Ez nem véletlen, hiszen a két ország e téren régóta együttműködik, és e témakörökben nincsenek jelen az infrastruktúra-fejlesztés esetében adott adminisztratív nehézségek (eltérő és európai részről szigorú szabályozások).

## Irodalomjegyzék

- BEKE K. 2017: Aprópénzért veszi meg Kína Magyarországot is? – Portfólió március 6. – [http://www.portfolio.hu/gazdasag/apropenzert\\_veszi\\_meg\\_kina\\_magyarorszagot\\_is.1.244835.html?utm\\_source=index.hu&utm\\_medium=dox&utm\\_campaign=E2%80%A6](http://www.portfolio.hu/gazdasag/apropenzert_veszi_meg_kina_magyarorszagot_is.1.244835.html?utm_source=index.hu&utm_medium=dox&utm_campaign=E2%80%A6) – 2017. 03. 24.
- CAI, P. 2017: Understanding China's Belt and Road Initiative. – In: Lowy Institute Analyses. – [https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative#\\_ednref53](https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative#_ednref53) – 2017. 03. 22.
- CHRISTIAN, D. 2000: Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History. – *Journal of World History* 11 (1)
- CSIZMADIA N. 2016: Geopillanat – A 21. század megismerésének térképe. – Budapest: L'Harmattan pp. 162–173.
- ESZTERHAI V. 2016a: Az Egy Övezet, Egy Út geopolitikai jelentősége történelmi távlatban. – *Hungarian Geopolitics* 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 8–17.
- ESZTERHAI V. 2016b: Xi Jinping. – *Hungarian Geopolitics* 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 105–107.
- FELFÖLDI SZ. 2009: Egy új szemléletű Selyemút-történet alapvonalaihoz. – *Ókor* 2.
- FEWSMITH, J. 2013: Xi Jinping's Fast Start. – *China Leadership Monitor* 41. – Hoover Institution
- FREEMAN, CH. W. 2016: "One Belt, One Road:" What's in It For Us? 4<sup>th</sup> November. – Honolulu. – written version of presentation <http://chasfreeman.net/one-belt-one-road-whats-in-it-for-us/> – 2017.03.24.
- GODEMENT, F. – CRATZ, A. (eds.) 2015: „One Belt, One Road”: China's great leap outward. – London: European Council on Foreign relations, China Analysis. – [http://www.ecfr.eu/page/-/China\\_analysis\\_belt\\_road.pdf](http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf) – 2017. 03. 24.
- HILL, J. G. 2013: Proceed to Peshawar. – Annapolis: Naval Institute Press pp. 1–11.
- HOFMAN, B. 2015: China's One Belt, One Road Initiative: What we know thus far. – Washington: The World Bank, 12<sup>th</sup> April. – <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far> – 2017.03.24.

- HORVÁTH Z. – KISS A. 2016: A történelmi Selyemút – A távolsági kereskedelem és a kultúrák eurázsiai áramlásának ütőere. – Hungarian Geopolitics 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 20–33.
- HUANG, Y. 2016: Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. – China Economic Review. – Elsevier
- ITC 2017: Market Analysis and Research, International Trade Centre: Trade Map – Trade statistics for international business development <http://www.trademap.org/Index.aspx> – In: WORKMAN, D.: China's Top 10 Exports. – In: World's Top Exports. – <http://www.worldstopexports.com/chinas-top-10-exports/> – 2017. 06. 13.
- JOHNSTON, L. A. 2016: Africa, and China's One Belt, One Road initiative: Why now and what next? – Bridges Africa 5 (7): – International Centre for Trade and Sustainable Development. – <http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/africa-and-china's-one-belt-one-road-initiative-why-now-and-what> – 2017. 03. 24.
- KACZMARSKI, M. 2015: China on Central-Eastern Europe: '16+1' as seen from Beijing. – Ostrodek Studiów Wschodnich 04. 14. – <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-04-14/china-central-eastern-europe-161-seen-beijing> – 2017. 03. 24.
- KEARNS, G. 2013: Beyond the Legacy of Mackinder. – Geopolitics 18 (4)
- KÍNA–KÖZÉP-KELET-EURÓPA TURISZTIKAI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT 2016: Kína–Közép-Kelet-Európa Turisztikai Koordinációs Központ. – <https://peking.mfa.gov.hu/page/kina-koezep-kelet-europa-turisztikai-koordinacios-koezpont> – 2017.03.24.
- KRATZ, A. 2016: The Best of Both Worlds? CEE's Place in China-Europe Economic Relations. – In: STANZEL, A. – KRATZ, A. – SZCZUDLIK, J. – PAVLICEVIC, D.: China's Investment in Influence: The Future of the 16+1 cooperation. – European Council on Foreign Relations pp. 6–9.
- LIU, CH. – LI, B. – TIAN, D. 2016: Yearender: Belt and Road Initiative – road to change. – Xinhua 23<sup>rd</sup> December – [http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/23/c\\_135927417.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/23/c_135927417.htm) – 2017.03.24.
- MACKINDER, H. J. 1942: Democratic Ideals and Reality. – Washington: National Defence University Press (eredeti publikálás: 1919)
- MATOLCSY GY. 2017: 2050 – A Párizsi Megállapodás (Vesztfáliei Béke 2.0) zárta századunk első harmadát. – HUG – Hungarian Geopolitics 1 pp. 156–165.

- MATURA T. 2016: Hungary: Along the New Silk Road across Central Europe. – In: PUTTEN VAN DER, F.-P. – SEAMAN, J. – HOUTARI, M. – EKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. (eds.): Europa and China's New Silk Roads. – A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC) pp. 35–37.
- MERCATOR INSTITUTE FOR CHINA STUDIES 2015: One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network. – MERICS China Mapping, MERICS.org – [https://www.merics.org/fileadmin/user\\_upload/pic/China-Mapping/ChinaMapping\\_Silk\\_Road\\_DEC2015.pdf](https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/pic/China-Mapping/ChinaMapping_Silk_Road_DEC2015.pdf) – 2017. 03. 24.
- MICHALLEF, J. V. 2017: Beijing's 'One Belt-One Road' Strategy: Why Geography Still Matters. – Militar.com 02. 16. – <http://www.military.com/daily-news/2017/02/16/beijings-one-belt-one-road-strategy-why-geography-still-matter.html>
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013a: President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries. – [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh\\_665686/t1076334.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml) – 2017. 03. 24.
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013b: Xi Jinping Calls for the Building of New Type of International Relations with Win-Win Cooperation at the Core in a Speech at the Moscow State Institute of International Relations. – [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpcf1\\_665694/t1024781.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcf1_665694/t1024781.shtml) – 2017. 03. 24.
- NDRC 2015: National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China 2015: Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup>-Century Maritime Silk Road. – First Edition, March
- PAVLICEVIC, D. 2016: China in Central and Eastern Europe: 4 Myths. Debunking for myths about China's „16+1” platform with Central and Eastern Europe. – The Diplomat, 16<sup>th</sup> June – <http://thediplomat.com/2016/06/china-in-central-and-eastern-europe-4-myths/> – 2017.03.24.
- POLYÁK E. – SIMIGH F. 2016: Az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank. – Hungarian Geopolitics 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 126–129.

- PRIVÁTBANKÁR 2014: Új Selyemút: Így válhat még erősebbé Kína. – [http://privatbankar.hu/fidelity\\_6/ujhelyemutigyvalhatmegerosebbeki](http://privatbankar.hu/fidelity_6/ujhelyemutigyvalhatmegerosebbeki) na280576 – 2017.03.24.
- PUTTEN VAN DER, F.-P. – SEAMAN, J. – HOUTARI, M. – EKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. (eds.) 2016: Europa and China's New Silk Roads. – A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC)
- RUFF, A. 2016: China's 'One Belt One Road' upsets USA, India. – KashmirWatch, 3<sup>rd</sup> September. – <http://kashmirwatch.com/chinas-one-belt-one-road-upsets-usa-india/> – 2017.03.24
- SÁRVÁRI B. – SZEIDOVITZ A. 2016: The Political Economics of the New Silk Road. – Balti Journal of European Studies 6 (1): (20)
- SCHWEISGUT, H. D. 2015: The European Union and China: global partners with global responsibilities. – Tsinghua University Global Vision Lectures, 19<sup>th</sup> November. – [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/15601/european-union-and-china-global-partners-global-responsibilities\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/15601/european-union-and-china-global-partners-global-responsibilities_en) – 2017.03.24.
- SCOTT, R. 2016: China's Maritime Silk Road project advances. – Hellenic Shipping News, 12<sup>th</sup> July. – <http://www.hellenicshippingnews.com/chinas-maritime-silk-road-project-advances/> – 2017. 03. 24.
- SOLDATKIN, V. 2013: In Moscow, new Chinese leader Xi warns against meddling. – Reuters, 23<sup>rd</sup> March. – <http://www.reuters.com/article/us-china-russia-moscow-idUSBRE92M02F20130324> – 2017. 03. 24.
- SUN, Y. 2015: Inserting Africa into China's One Belt, One Road strategy: A new opportunity for jobs and infrastructure? – Brookings Institution, 2<sup>nd</sup> March. – <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2015/03/02/inserting-africa-into-chinas-one-belt-one-road-strategy-a-new-opportunity-for-jobs-and-infrastructure/> – 2017. 03. 24.
- TIANPING, K. 2015: The 16+1 Framework and Economic Relations Between China and the Central and Eastern European Countries. – CritCom (A Forum for Research and Commentary on Europe), 14<sup>th</sup> December. – <http://councilforeuropeanstudies.org/critcom/161-framework-and-economic-relations-between-china-and-ceec/> – 2017. 03. 31.
- TREBITSCH P. 2015: Új Selyemút: Kína új megaprojektet készít elő. – Kitekintő, március 17. – [http://kitekinto.hu/keletaszia/2015/03/17/uj\\_selyemut\\_kina\\_uj\\_megaprojektet\\_keszit\\_el](http://kitekinto.hu/keletaszia/2015/03/17/uj_selyemut_kina_uj_megaprojektet_keszit_el) – 2017.03.24.



- UNESCO 1999: About the Silk Road. – UNESCO.org. – <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road> – 2017. 03.24.
- WORKMAN, D. 2017: Highest Value Chinese Export Products. – In: World's Top Exports. – <http://www.worldstopexports.com/highest-value-chinese-export-products/> – 2017. 06. 13.
- XINHUANET 2015: China agrees railway deals with Hungary, Serbia. 24<sup>th</sup> November – [http://news.xinhuanet.com/english/2015-11/24/c\\_134850726.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2015-11/24/c_134850726.htm) – 2017.03.24.
- ZENN, J. 2015: Future Scenarios on the New Silk Road Security, Strategy and the SCO. – China Brief 15 (6)
- ZUOKUI, L. 2016: The One Belt One Road Initiative in the Context of the 16+1 Cooperation. – Dangdai Shijie Yu Shihui Zhuyi (3)



## II. AZ ÚJ SELYEMÚT GEOÖKONÓMIAI ÉS GEOPOLITIKAI ÖSSZEFÜGGÉSEI

### II.1. Az Új Selyemút geopolitikai jelentősége – a XXI. századi Selyemút<sup>2</sup>

A több mint 2000 esztendővel ezelőtt Kínától a Római Birodalomig terjedő Selyemút rendkívül fontos szerepet játszott az ázsiai, európai és afrikai országok kereskedelmi, kulturális és politikai párbeszédeiben. A Selyemút nem egy jól behatárolható, lekövezett, ókori szupersztráda volt, hanem egy folyamatosan változó, multifunkcionális hálózat, amely lényegében csak a karavánvezetők, katonák és felfedezők párhuzamos térképein és személyes kapcsolataiban létezett.

A XXI. század elején a Selyemút újjáéledt. Vasúti és tengeri útvonalak, gázvezetékek, diplomáciai utak, kulturális és oktatási együttműködések hálózzák be az ázsiai kontinenst egészen Európáig és Észak-Afrikáig. A kínai diplomácia prioritása egyértelműen az, hogy megkezdje az „Egy Övezet, Egy Út” stratégia megvalósítását, azaz kiépítse az Új Selyemút Gazdasági Övezetet. Kína nem a világ, hanem a saját kérdéseire válaszol: több sín, több hajó, több csővezeték, több Selyemút, a nagy játszmák helyett.

A munkaerő, a tőke és a technológia áramlása jelentősen növeli az Új Selyemút országainak hatékonyságát és versenyképességét. Az új belépőknek pedig már meglévő, aktív csomópontokhoz érdemes csatlakozniuk, amivel csak erősítik egy hálózat HUB-jait – felgyorsítva az új centrumok kialakulását is. A kínai Selyemút ragadós példa lehet, a tagállamokat csatlakozásra csábítja, a regionális nagyhatalmokat pedig saját hálózat kiépítésére (pl. Eurázsiai Unió, USA–EU szabadkereskedelmi megállapodás, Brazília köré csoportosuló latin-amerikai államok vagy a kistigrisek szövetsége). A modern Selyemút alapja a hosszú távú beruházások, az infrastruktúra és tudásmegosztás,

2 A tanulmány a HUG magazin 2016./3. számában megjelent tanulmányokból – a szám bevezetője (CSIZMADIA N. p. 3.); Egy Övezet, Egy Út (ESZTERHAI V. pp. 8–17.); A történelmi Selyemút (HORVÁTH Z. – KISS A. pp. 20–33.); Magyarország a Selyemúton (MATOLCSY GY. pp. 92–103) –, valamint a Geopillanat című könyv 12. fejezetének szakmai elemzéseiből – Selyemút a 21. században (CSIZMADIA N. pp. 162–173.) – épül fel, és azok szerkesztett változata.

a többszintű és párhuzamos hálózati rendszerek, valamint a kölcsönös bizalom. Mindezt pedig egy lokális problémákra koncentráló, átfogó globális stratégia fogja össze.

A Selyemút-modell nem csupán globális politikai döntések körében alkalmazható, de hasznos lehet a vállalati szférában is, az állami, valamint a „business to business” (B2B) kapcsolatokban, sőt akár a személyes hálózatokban is.

Az „Egy Övezet, Egy Út” – azaz a kínai Új Selyemút újjáépítésének célja, hogy megváltoztassa a világtörténelem menetét, azzal hogy Eurázsia szerepét újra a gazdasági, politikai, kulturális, stb. élet középpontjává teszi, megtörve a tengeri hatalmak évszázados dominanciáját. Kína terveinek a megvalósulására természetesen nincs garancia. A megváltozó geopolitikai helyzet azonban az európai országokat – közöttük Magyarországot is – arra készíti, hogy ártértékeljék a helyüket a világban. Magyarország számára az Egy Övezet, Egy Út magában rejtje azt a lehetőséget, hogy a tengerektől való távolsága miatt sokáig perifériának tartott ország ismét betöltse az összekötő híd szerepét.

## **Az Egy Övezet, Egy Út geopolitikai jelentősége a történelmi távlatban**

A német földrajztudós, Ferdinand von Richthofen által 1877-ben megalkotott Selyemút kifejezés a mai napig sokszor egy misztikus és mesészerű képet kelt az emberekben. Valójában a régi Selyemút a világ egykor legkiterjedtebb kereskedelmi hálózata volt, amely a nagy földrajzi felfedezések kezdetéig a világ gazdaság tengelyeként összekapcsolta a Föld legfontosabb civilizációs és gazdasági központjait. Bár az egykori gazdasági és kulturális jelentősége leáldozott – annak ellenére, hogy egyes útvonalait, szakaszait még a XX. századig használták, az elmúlt évtizedekben újra napirendre került a feltámasztása, amelynek az adott igazi lendületet, hogy a Kínai Népköztársaság elnöke, Hszi Csin-ping 2013-ban hivatalosan is külpolitikájának középpontjába emelte. A következőkben az Új Selyemút és a XXI. Századi Tengeri Selyemút, összefoglaló néven Egy Övezet, Egy Út program várható jelentőségét vizsgálom meg a formális geopolitikai elméletek tükrében.

## A régi Selyemút és történelmi jelentősége

A régi Selyemút a – döntően földrajzi környezet által kijelölt (folyómedrek, hágók, stb.) – regionális kereskedelmi utak összekapcsolódásából jött létre a megközelítően a Kr. e. II. században. Az útvonalak két központi ága kelet–nyugati irányú volt, összekötve a Földközi-tenger mellékét és Kínát, de emellett magához kapcsolta a Hinduszáni-félszigetet, Közép-Ázsiát és Afrikát is. Viszonylag új felfedezésnek számít, hogy a szárazföldi közlekedési tengely mellett létezett egy tengeri kereskedelmi útvonal is Kína és a Perzsa-öböl között, amely a Tengeri Selyemút elnevezést kapta. A Selyemút kereskedelmi és gazdasági szerepén túl, a Nyugat és a Kelet nagy civilizációinak is találkozási pontja volt, egy olyan csatorna, amely lehetőséget adott az információ, gondolatok, eszmék, vallási tanok, művészeti stílusok, technológia cseréjére.

Az ókorban, gazdasági értelemben Eurázsia, és a hozzá szorosan kapcsolódó észak-afrikai övezet lényegében a világgazdaság tengelyét jelentette. A világgazdaság központjai a nagy szárazföldi agrár birodalmak voltak, amelyek a regionális utak összekapcsolásáig csak nagyon szórványos érintkeztek egymással. A nagy agrár birodalmak fontossága abban áll, hogy mezőgazdasági termelésük jelentős népességgkoncentrációt alakított ki, létrehozva a föld legjelentősebb piacait. Az egyre növekvő városaik pedig fejlett és specializálódott kézműves ipart hívtak életre. A Selyemút az által, hogy összekapcsolta a piacokat és termelőket, biztosította az egyes területek specializált termékei közötti cserét. A kereskedelem révén a közvetítő területek (pl. oázisvárosok) is meggazdagodtak, nem véletlen hogy a jelentősebb hatalmi centrumok igyekeztek a Selyemút minél nagyobb területét ellenőrzésük alá vonni. Ez azonban teljes egészében soha, egyetlen hatalomnak sem sikerült.

Európa ennek a Selyemút alkotta világgazdasági övezetnek volt az egyik központja, de koránt sem a legfontosabb. A kontinens gazdasági súlypontját pedig ebben az időszakban még nem Nyugat-Európa, hanem a kereskedelemben sokkal nagyobb szerepet játszó Mediterrán-térség és különösen az itáliai városállamok (pl. Velence, Genova) jelentették. Földrajzi okokból kifolyólag Kelet-Európa jelentősége is messze meghaladta a mait, amelyen belül Magyarország a balkáni kereskedelmi úton keresztül a rendszer integráns részének volt tekinthető, amely jelentősen hozzájárult kora nagyhatalmi státuszához.

## **A régi Selyemút jelentőségének hanyatlása, és ennek geopolitikai magyarázatai**

A több mint ezer évig virágzó Selyemút a nagy földrajzi felfedezések nyomán fokozatosan elvesztette a globális jelentőségét és hamarosan feledésbe merült. Mi áll ennek a drasztikus változásnak a háttérében? Az egyik közkeletű vélemény szerint a Török Birodalom kialakulása volt a döntő tényező, amely sikerrel hajtotta a Mediterrán-térség nyugati felét uralma alá. Bár az isztanbuli udvar komoly adókat vetett ki a távolsági kereskedelemre, ez még önmagában nem okozta volna a Selyemút jelentőségének a visszaszorulását. A valódi okot a tengerhajózás megerősödése jelentette, köszönhetően az új technológiáknak, mint az iránytű, a biztonságosabb hajók, stb. A tengerhajózás forradalma pedig alapjaiban alakította át a Föld geopolitikai képét.

Az amerikai Alfred Thayer Mahan admirális 1890-ben megjelent, „A tengeri hatalom hatása a történelemre 1660 és 1783 között” (*The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*) című geopolitikai munkájában fejtette ki a tengereknek a szárazföldhöz képest nyújtott előnyét. A tengereken a tér bármelyik pontja összeköthető, emellett lehetőség van nagy mennyiségű áru szállítására olcsón, és – a hajózási technikai fejlődésnek köszönhetően a XVI. századtól – sokkal biztonságosabban is. Mindezen jellemzők miatt a tenger különösen alkalmas volt a kapitalista piaccgazdaság kialakulásának elősegítésére, amelynek lelkét a megtermelt javaknak a kereslet és a kínálat alakulása szerinti cseréje jelenti. A tengeri kereskedelem képes volt globális szinten és relatíve olcsón biztosítani az egyes földrajzi egységek közötti felesleg cseréjét. Mindezt összehasonlíthatatlanul olcsóbban és nagyobb mennyiségben, mint korábban az addig döntően szárazföldi kereskedelmet jelentő Selyemút. Ennek eredményeként megkezdődött a globális kapitalista világgazdaság térhódítása (MAHAN, A. TH. 1890).

A tengeri kereskedelem fellendülésének a kérdése természetesen összefüggött azzal hogy, ki képes a szállítási útvonalak fölötti hatalmat gyakorolni. Óriási kiterjedése miatt a tengert látszólag nehéz uralni. Mahan azonban amellet érvelt, hogy földrajzi okokból valójában nem kell az óceánokat teljesen lefedve uralni. A tengeri kereskedelmi útvonalak ugyanis rendelkeznek kritikus pontokkal (tengerszorosok, egyes kikötők, stb.). A tengeri hatalomnak tehát nincs más feladata, mint ezeket a

stratégiai jelentőségű pontokat ellenőrzése alatt tartani. Haditengerészeti támaszpontok létesítésével, a tengeri útvonalak folyamatos biztosításával pedig megnyílik a cél a birodalom építésre, egy olyan birodalomé, amely hatalma felülmúlja a szárazföldi nagy birodalmakét is. Természetesen ez elsősorban nem a területek elfoglalását jelentette, sokszor csak más államok viselkedésük irányítását, a szabályok elfogadásának a kikényszerítését

A tengeri kereskedelemmel az áruk cseréjéből befolyt haszon, amely a kapitalizmus globális terjedésével járt, valamint a kereskedelmi utak feletti ellenőrzés korábban ismeretlen erejű hatalmat adott az európai országok kezébe. Először a portugálok és spanyolok, majd a hollandok és végül az angolok terjesztették ki befolyási övezetüket. Hatalmuk együtt járt a nagy szárazföldi birodalmak megnyitásával, hagyományos társadalmi-gazdasági rendszerüknek a kényszerű átalakításával. A legutolsó áldozat a Qing-kori Kína volt, amelyet az ópium becsempészésével és kisebb pontszerű támadásokkal sikerült térdre kényszeríteni. A világtengerek fölötti első globális hegemon hatalom a Brit Birodalom volt, amely közvetlenül az uralma alatt tartotta a világ népességének a negyedét, és hatalma elég erős volt ahhoz, hogy érdekeit a világon bárhol megvédje.

A XX. század elejére azonban Nagy-Britannia súlya megingott, míg egyesszárazföldi hatalmak, mint Németország és Oroszország dinamikusán fejlődtek. A második ipari forradalom (XIX. század második fele) eredményeként rohamosan terjedő vasút átalakította a világ közlekedési kapcsolatait, amely a kor embere szemében azt tükrözte, hogy a tengeri hatalmak ideje lejárt. Nem véletlen, hogy a tengeri hatalom szupremáciáját megkérdőjelező, később a geopolitikai gondolkodás atyjának és máig egyik legnagyobb hatású képviselőjének tartott Halford J. Mackinder 1919-es könyvében (MACKINDER, H. J. 1942) az alábbi megállapításra jut: *„Aki uralja Közép- és Kelet-Európát az parancsol a Heartlandnek”*. *„Aki uralja a Heartlandot, az parancsol a Világszigeteknek”*, *„Aki parancsol a Világszigetek, az uralja a Világot”*. Mackinder elmélete tehát újra Eurázsia és Afrika, mint világsziget egységében gondolkodik, ahol a földrajzi értelemben középső terület (ezt először Pivot, majd Heartland névvel jelölte) fölötti kontroll a meghatározó. A szárazföldi nagyhatalmak azonban nem tudták a világsziget fölötti uralmat megvalósítani: először Németország (első és második világháború), majd a Szovjetunió is kudarcot vallott. Ez részben a tengeri hatalmak (Nagy-Britannia és az Amerikai

Egyesült Államok<sup>3</sup>) politikájának az eredménye volt, másodsor annak a következménye, hogy a vasúti szállítás és a megjelent közúti és légi szállítás sem volt képes a tengeri szállításnak valódi versenytársa lenni. Míg a vasúti és közúti szállítás regionálisan jelentős lett, nagy távolságok esetében továbbra is a tengeri áruszállítás maradt a leghatékonyabb mód.

Nagy-Britannia hegemon hatalmi helyzete a XX. század közepére összeomlott, helyét pedig sikeresen vette át az Amerikai Egyesült Államok. Bár az USA gazdasági potenciáljának köszönhetően a geopolitika valamennyi területén (légi erő, kibertér, stb.) vezető hatalommá vált, világpolitikai szerepe továbbra elsősorban a világtengerek fölötti hatalomgyakorlás eredménye. Az USA hatalma ráadásul a világ legtöbb állama számára nem csupán kényszer, de számos előnnyel is jár, ugyanis biztosítja a kapitalizmus globális kereteit – döntően az amerikai állam költségein (globális közjó). Az USA által diktált szabályok szerint játszani így kifizetődőbb lett, mint fellépni ellene. Ezt mutatja a Szovjetunió és Kína példája is. Míg az előbbi nem bírta az USA gazdasági dinamizmusa támasztotta kihívást, Kína a Deng Xiaoping által 1978-ban meghirdetett „Reform és Nyitás” politikája azt tükrözte, hogy a kelet-ázsiai állam hajlandó az USA szabályai szerint játszani. A jutalom nem maradt el: Kína tengerparti területei rendkívül hatékonyan integrálódtak a világkereskedelembé és az emberiség modern kori történelmének egyik leggyorsabb gazdasági felzárkózása indult meg.

#### **4 vallás és 4 birodalom**

A történelmi Selyemút négy birodalmat kötött össze: a Római Birodalmat, a nyugat-ázsiai Parthus Birodalmat, a közép-ázsiai Kusán királyságot és a kelet-ázsiai, kínai Han birodalmat. A Ku..u. IX. századtól aztán az ázsiai és az európai kontines politikai és gazdasági rendjének átalakulásával és a tengeri hajózás fejlődésével az utóbbi egyre nagyobb

---

3 Az USA geopolitikai koncepciójának a középpontjában a hidegháború elején a Mackinderi elmélet Spykman általi továbbfejlesztéséből kialakult megközelítés dominált. A terület, amit Spykman elméletének középpontjába helyezett, a Mackindernél belső vagy marginális ívnek nevezett övezet, melyet ő „peremterületként” (Rimland) határozott meg. A térség a magterület és az azt körülvevő óceánok között helyezkedik el, így egyfajta ütközőzóna szerepét bírva a szárazföldi és tengeri hatalmi központok között. Az USA biztonságára nézve a legnagyobb fenyegetés, ha egyetlen hatalmi tömb uralja az egész peremterületet.

szerepet kapott a kereskedelem terén. A Selyemút menti elveszett civilizációk felkutatására elsőként a magyar származású Stein Aurél (1862–1943) indult el.

*Annak, aki az ókorban vagy a középkorban a Selyemúton utazni kívánt, egy tulajdonsággal biztosan rendelkeznie kellett: a veszélyek helyes felmérésének képességével – vagy semmibe vételével. Mert igen könnyű volt iránnyt téveszteni a behavazott hegyekben, a barátságtalan sivatagokban, a végtelen tengereken, és gyakran végződött halállal a vállalkozás.*

### **A Selyemút kialakulása óta minden civilizáció összefonódott egymással**

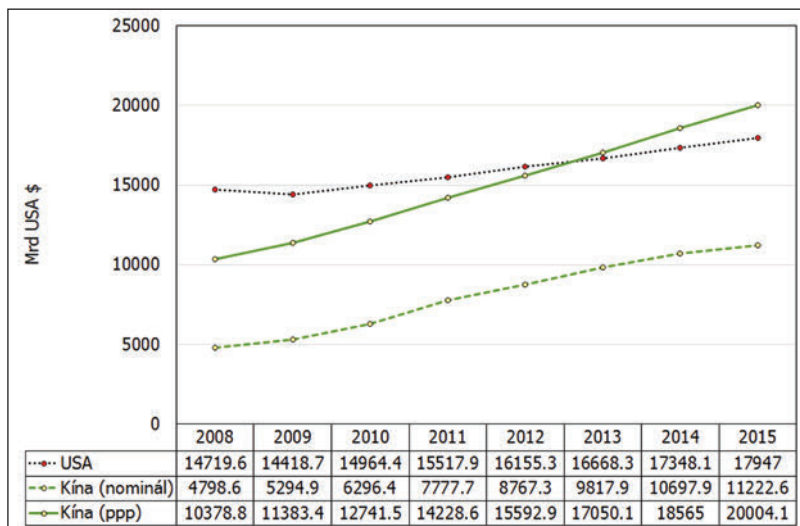
A Selyemút hálózatának segítségével az emberek jöttek-mentek nyugatról, keletre, vagy keletről nyugatra. Kínába hoztak értékes állati eredetű termékeket, ékszereket, illatszereket, üvegtermékeket, arany- és ezüstterméket is. Emellett a közép- és nyugat-ázsiai zeneművészetet, táncművészetet, konyhaművészetet és ruhádivatot is elterjesztették Kínában. A Selyemút segítségével a kínai termékeket és technikát is elvitték Nyugatra, nevezetesen a selyemtermékeket, a lakktárgyakat, a porcelántermékeket, a lőport, az iránytűt, némely földművelési eljárást, a selyemhernyó-tenyésztést, a papírkészítés módszerét, a könyvnyomtatási technikát stb.

### **Kína felemelkedése és Egy Övezet, Egy Út kezdeményezésl**

Kína rendkívül sikeres világgazdasági integrációja és hatalmának gyors növekedése kényes helyzetet eredményezett, ugyanis egyre inkább kihívást jelent a világ legjelentősebb hatalmának, az Egyesült Államoknak. A dolog pikantériája, hogy Kína pont az USA szabályait követve erősödött meg, és vált potenciális globális nagyhatalommá és vetélytárssá. Mivel a kínai vezetés tartott attól, hogy az USA előbb-utóbb valamilyen formában megakadályozza majd Kína felemelkedését, ezért külpolitikájukban önmérsékletre intették magukat. Ez a Teng által meghirdetett „alacsony aktivitású” külpolitikában öltött testet, amelynek



célja Kína gyors erősödésének az elfedése volt<sup>4</sup>. A 2008-as pénzügyi válság volt az, amely egyértelművé tette Kína regionális szerepének a megváltozását és lépésre kényszerítette a térség II. világháború óta vezető hatalmának számító Egyesült Államokat (4. ábra).



4. ábra: Az USA és Kína GDP és éves teljesítménye (nominál és vásárlóerő-paritáson számított érték)

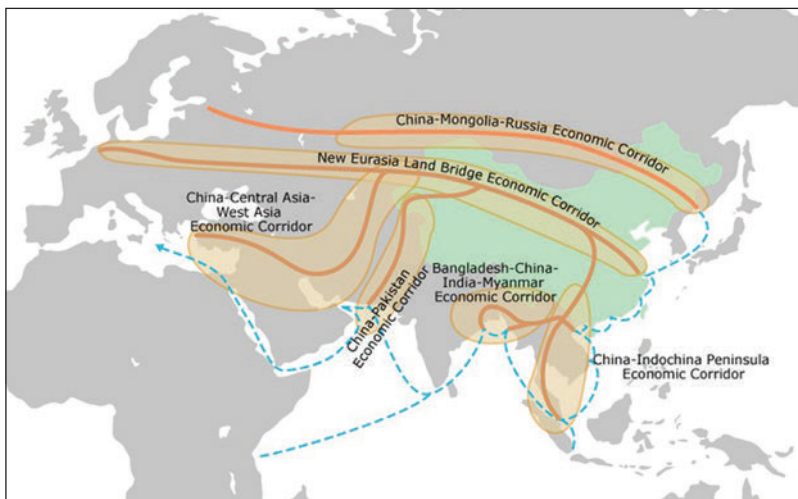
Adatforrás: WORLD DATABANK honlapja<sup>5</sup>

Hillary Clinton amerikai külügyminiszter 2011 októberében egy új geopolitikai koncepcióval állt elő, amely „*Pivot to Asia*” (fordulat Ázsia felé) néven vált ismertté (CLINTON, H. R. 2011). A Pivot fordulatot hozott az amerikai külpolitikába az által, hogy az Egyesült Államok elkötelezte magát a kelet-ázsiai status quo, valamint saját regionális vezető szerepének a fenntartása iránt. A Pivot lényegében egy olyan katonai, politikai és gazdasági célokat magába foglaló geopolitikai terv, amelynek célja, hogy

4 冷静观察，站稳脚跟，沉着应付，韬光养晦，善于守拙，绝不当头 Illetve más formában is ismert: 冷静观察，站稳脚跟，沉着应付，韬光养晦，善于守拙，绝不当头，有所作为, amely utolsó négy karakter jelentése: addig pedig csináljunk valamit. Sokak szerint ez jobban tükrözi a Deng az 1990-es években jellemző időszakot, mert a kínai vezetésnek nem feltétlenül volt pontos elképzelése arról, hogy mit kellene csinálni.

5 <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators> – 2016. 08. 03.

ellensúlyozza Kína ambícióit. Az USA a Pivot keretében megerősítette szövetségi kapcsolatait a térségben, modern katonai eszközökkel felszerelve Kína legfontosabb riválisainak számító államokat (Fülöp-szigetek, Japán, Vietnám), valamint megkezdte katonai potenciálja jelentős részének átcsoportosítását a térségbe. Ezzel párhuzamosan bejelentették a *Trans-Pacific Partnership* (TPP) létrehozásának célját, amely egy Kínát nem magában foglaló szabadkereskedelmi övezetet jelentene a régióban. A Pivot az USA egy olyan stratégiai gyűrűbe fogta Kínát, amelyből mindenképpen ki kell törnie. Kína azonban kényes helyzetbe került: felemelkedése folytatása érdekében továbbra is szüksége van a békés nemzetközi környezetre, és a konfliktus elkerülésére az USA-val. Mivel hagyományosnak tekinthető kelet és délkelet-ázsiai érdekszférájában az USA fokozott jelenlétének a háttérbeszorításához erősebb flottára lenne szüksége, Kínának új lehetőségeket kellett keresnie. Ezt a célt hivatott az Egy Övezet, Egy Út program megvalósítani, amelyet egyben a korábbi alacsony intenzitású külpolitikájának a végét, és Kína új hatalmi helyzetéhez méltó nemzetközi aktivitást jelent.



5. ábra: Az Egy Övezet, Egy Út gazdasági folyosói

Forrás: HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL honlapja<sup>6</sup>

6 [http://china-trade-research.hktdc.com/resources/MI\\_Portal/Article/obor/2015/07/470675/1449545116751\\_en\\_470675.jpg](http://china-trade-research.hktdc.com/resources/MI_Portal/Article/obor/2015/07/470675/1449545116751_en_470675.jpg) – 2017. 06. 01.

Hszi Csin-ping, a Kínai Népköztársaság elnökének 2013-ban meghirdetett Új Selyemút (vagy a későbbi nevén Egy Övezet, Egy Út) projektje a pekingi tervek szerint egy-két évtizeden belül olyan több mint hatvan országot érintő gazdasági övezetet hoz létre, amely újradefiniálja Kína ázsiai, európai és afrikai kapcsolatrendszerét. Ennek első, nagyléptékű építési szakasza várhatóan a 13. ötéves terv időszakára (2016–2020) esik. Az Övezet új, és már meglévő közúti, vasúti, olaj- és gázvezeték és optikai hálózathoz összekapcsolásából áll, kiegészülve egymással együttműködő ipari parkokkal, logisztikai központokkal és tengeri kikötőkkel, átírva ennek a hatalmas régióknak a termelő központjai, piacai és nyersanyagforrásai közötti hagyományos kapcsolatokat. Az infrastruktúra mellett, a program kiegészül kereskedelmi, befektetési és pénzügyi együttműködéssel (OPINION 2012). A régi Selyemúthoz hasonlóan a gazdasági aspektus mellett az Egy Övezet, Egy Út nagy hangsúlyt fektet a kultúra, a kutatás és fejlesztés, és az oktatás területén történő együttműködésre, ösztöndíj és csereprogramokat nyújtva diákoknak, szakértőknek, kutatóknak, támogatva a turizmust stb.). A szárazföldi övezet összesen hat „gazdasági folyosóból” áll, amelyek az új gazdasági övezet artériáiként foghatók fel új színvonalú (5. ábra) (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2015a).

Mi is pontosan az Új Selyemút? Bár a kínai kormány határozottan elutasítja (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2015b), hogy az Egy Övezet, Egy Útra geopolitikai tervként hivatkozzanak (a hivatalos megfogalmazás szerint: *changyi*, amely megközelítőleg a közös jó érdekében történő cselekvésre való felhívást jelent), valójában egy olyan projektről van szó, amelynek célja a világ gazdaság tengelyét ismét áthelyezni az óceánokról a szárazföldre. Az Egy Övezet, Egy Út központi ígérete, hogy helyreállítja Eurázsia egykori gazdasági, politikai és kulturális, „történelmi” szerepét (WANG, Y. 2015). Az Egy Övezet, Egy Út azt állítja, a gazdasági folyosói révén képes lesz a jelenleg elsősorban a tengeren összekapcsolódó gazdasági centrumokat összekötni. Természetesen ez nem jelenti a tengertől való teljes elfordulást, amit az is mutat, hogy program fontos része a XXI. Századi Tengeri Selyemút. De a szárazföldi kapcsolatok élveznek nagyobb figyelmet, ami történelmi szempontból a XVI. századtól tartó, „tenger központú” időszakkal való szakítást is jelent. Politikai értelemben az Egy Övezet, Egy Út tervvel Kína kísérletet tesz a Pax Americana fokozatos felszámolására, és a Pax

Sinica korának ázsiai bevezetésére (Ekman 2015). A hegemon hatalom jellemzői a nemzetközi kapcsolatok definíciója szerint, a versenytársakat felülmúló gazdasági és katonai hatalom, valamint az államközi rendszer feletti ellenőrzés a nemzetközi intézményeken keresztül. Az első kritériumot Kína Ázsián belül kétség kívül megvalósította és megfigyelhetjük, hogy megkezdődött a nemzetközi intézményrendszer átalakítására tett kísérlet is. Megkezdte működését 100 milliárd amerikai dollár kezdőtőkével megkezdte működését a pekingi székhelyű Ázsiai Infrastrukturális Fejlesztési Bank (AIIB), amely kiegészül a Selyemút Alappal és BRICs-csoport Új Fejlesztési Bankjával, amely 2020-ig szintén 100 milliárd dollár értékű devizalappal fog rendelkezni. Ehhez kapcsolódnak még a Kína által támogatott nemzetközi együttműködések, mint pl. a Sanghaji Együttműködési Szervezet, a Boao Forum, stb. A Pax Americana felszámolása azonban, a kritikus hangok ellenére (MEARSHEIMER, J. J. 2014), valószínűleg Kína direkt konfrontációt kerülő stratégiai hagyományainak megfelelően<sup>7</sup> inkább fokozatosan, és a meglévő rendszer számos elemét magába olvasztva megy majd végbe. A Pax Sinica azonban csak akkor lesz sikeres, ha Kína nem csupán barátokra, de szövetségesekre is szert tesz. Ezzel kapcsolatban azonban továbbra is vita van a kínai vezetésen belül, ugyanis a szövetségi kapcsolat ellenkezik a Népköztársaság külpolitikai elveivel (Yan 2015; Chinafocus 2015; Chinadaily 2015). Mindezek ellenére napjainkban az Új Selyemút egyik kulcsállama, Pakisztán de facto Kína szövetségésének tekinthető (Yan 2011).

## **Az Egy Övezet, Egy Út geopolitikai kihívása**

Mint a történelmi példákból láttuk a szárazföldi hatalmak korábban nem voltak képesek a tengeri hegemon hatalmak uralmát megtörni. Ennek alapvetően két oka volt: a tengeri hatalmak politikája és a technológiai szint, amely nem tette lehetővé a földrajzi tényezők legyőzését.

7 A kínai stratégiai kultúrájával (strategic culture) kapcsolatban jelentős vita van a nemzetközi szakirodalomban. Ellene: Wang Yuan-kang: *Harmony and War: Confucian Culture and Chinese Power Politics*, Columbia University Press, 2010. és Alastair Ian Johnston: *Cultural Realism: Strategic Culture and Grand Strategy in Chinese History*, Princeton University Press, 1998. ng az 1990-es években jellemző időszakot, mert a kínai vezetésnek nem feltétlenül volt pontos elképzelése arról, hogy mit kellene csinálni.

Az Új Selyemút ténylegesen veszélyt jelent az amerikai hatalmi érdekekre, mert kísérletet tesz arra, hogy olyan területeken (Dél-Ázsia, Közép-Ázsia, Közel-Kelet) jelenjen meg Kína, ahol az USA jelenléte az Obama-kormány időszakában, részben az USA külpolitikájának új csendes-óceáni fókusza miatt, meggyengült. Bár USA maga is meghirdetett korábban egy Selyemút programot (U.S. DEPARTMENT OF STATE 2016), ennek léptéke nem ér fel a kínaival és továbbra sem egyértelmű, hogy az amerikai vezetés rendelkezik-e az Egy Övezet, Egy Út program megakadályozására vonatkozó konkrét stratégiával. Nem csupán az amerikai, de az orosz pozíciókra is hatást gyakorol a kínai terv, mindenek előtt Közép-Ázsiában. A Szovjetunió felbomlása után továbbra is hagyományosan orosz érdekszférának számító területen az elmúlt években felerősödött kínai gazdasági jelenlétet az Egy Övezet, Egy Út terv tovább erősíti, amit a nemzetközi szankciók és a szénhidrogén alacsony ára miatt gazdasági problémákkal küszködő Oroszország egyre kevésbé tud megakadályozni. Ráadásul az orosz–kínai viszony folyamatosan javul, köszönhetően elsősorban Oroszországnak a krími konfliktus nyomán kialakult elszigetelődött helyzetének. A kínai segítségnek azonban nagy ára van, Oroszország egyre inkább másodrangú szereplővé válik és egyre inkább függő helyzetbe kerül Kínától (GABUEV, A. 2015). India számára az Egy Övezet, Egy Út, egyaránt tartogat lehetőségeket és kihívásokat. Míg a kínai–pakisztáni Gazdasági Folyosó és Kínának az Indiai-óceánon történő lehetséges megjelenése miatt vonakodik a programban részt venni, tőkeszegénysége és infrastrukturális fejletlensége miatt gazdaságilag mégis érdekelt abban, hogy aktívan részt vegyen a projektben. Végül a kínai tervekben nagy szerepet kap az Európai Unió. A közös, elsősorban gazdasági érdekek mentén történő közeledés szintén gyökeres változást hozhatna a második világháborút követő nemzetközi rendben.

Az Egy Övezet, Egy Út terv megvalósulásával kapcsolatban felmerülő kételyek egy része – a térség államainak kulturális, politikai, gazdasági diverzitásán, illetve sok esetben az egymásnak feszülő érdekeken túl – gyakorlati–technikai jellegű. Sokan úgy vélik, hogy az Új Selyemút tervben kitűzött kereskedelmi, áruforgalmi célok megvalósítása a földrajzi akadályok, és sok esetben a biztonsági kockázat miatt sosem lehet nagy tömegű áru szállításban versenyképes a tengeri útvonalakkal. A kínai remények szerint azonban rendelkeznek azokkal a pénzügyi és technológiai erőforrásokkal, amellyel képesek a földrajzi korlátokat

kiküszöbölni. A kínai tervek ráadásul nem csupán a jelenleg rendelkezésre álló technológiára építenek, mivel a gazdasági folyosókat lépésről, lépésre, akár több évtizedes időtávlatban kívánják megvalósítani. Továbbá nem feltétlen a nagy mennyiségű tengeri szállítás számára kívánnak alternatívát biztosítani, hanem már a jövő gazdasági igényeinek kiszolgálása a cél<sup>8</sup>.

### **A békés építkezés, Selyemút a XXI. században: „One Belt, One Road”**

Az amerikaiak úgy gondolják, Kína az USA oldalán áll, de Oroszország szerint épp hogy az oroszokkal tart, eközben Kína egy harmadik utat választ: csak magára támaszkodik, és békés eszközökkel, együttműködésekkel, transznacionális fejlesztésekkel, infrastruktúra építésével, valamint beruházásokkal törekszik globális hatalmi státusz elérésére.

A kínai diplomácia prioritása 2015-ben egyértelműen az, hogy megkezdje az ún. „Egy Övezet, Egy Út” („One Belt, One Road”) gazdasági kezdeményezés megvalósítását, vagyis hogy a jövőben működésbe lendüljön az „Új Selyemút Gazdasági Övezet” („Silk Road Economic Belt”) és a „XXI. Századi Tengeri Selyemút” („21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road”). Az előbbi szárazföldön kapcsolná össze Kínát és a többi közép- és nyugat-ázsiai országot Európával, míg az utóbbi Délkelet-Ázsián és Afrikán át vezetne Európába. A projekt Kínát is beleszámítva összesen 65 országot érint, többek között Sri Lankát, a Maldív-szigeteket, Görögországot, Kenyát, Indonéziát, Afganisztánt, Iránt és Olaszországot.

A beruházásokat a kínai kormányzat kezdeményezésére létrehozott nemzetközi beruházási alap, a Selyemút Alap (Silk Road Fund) finanszírozza. Az alapba kínai részről már mintegy 40 milliárd dollár került, az összeg körülbelül 65 százaléka a devizatartalékokból kerül felhasználásra, a többit pedig az Állami Befektetési Alap, a China Investment Corp., valamint a Kínai Fejlesztési Bank adja hozzá.

2014 nyarán Peking kezdeményezésére a Brazíliát, Oroszországot, Indiát, Kínát és Dél-Afrikát tömörítő BRICs-csoport megállapodott abban, hogy 100 milliárd dolláros tőkével, sanghaji központtal létrehozzák az

<sup>8</sup> Ebben kulcsszerep hárul Kína új típusú, 4.0-ás ipari fejlődése (Made in China 2025 program), és az ország egyre hatékonyabb K+F kapacitása.



Új Fejlesztési Bankot, amely a feltörekvő országok infrastrukturális fejlesztéseit támogatja. 2014 ősszel Kína új ötlettel állt elő és 50 milliárd dollár felajánlásával megkezdte a pekingi székhelyű Ázsiai Infrastruktúra Befektetési Bank (AIIB) szervezését. A bank 100 milliárd dollár alaptőkével 2016 januárjában meg is kezdte működését.

A kínai törekvések annak az útkeresésnek a részei, amely egyrészt a valaha elszigetelt bértermelő kelet-ázsiai ország gazdasági modellváltásából, másrészt a regionális hatalmi státusz megerősítésének szándékából, illetve a globális hatalmi ambíciókból fakad. Kína globális gazdasági expanzióra törekszik, eközben beleszólást kér a nemzetközi pénzügyi viszonyokba. Kína grandiózus kereskedelmi és fejlesztési projektje, az Európát és Kelet-Ázsiát összekötő „Egy Övezet, Egy Út” („One Belt, One Road” – OBOR). A Föld népességének 64 százalékát és a világ GDP-jének 29 százalékát érintő vállalkozás a kínai külpolitika zászlóshajójaként és az ázsiai nagyhatalmi sakkjátszma részeként jelenik meg. Megfigyelők azt találgatják, hogy Kína egyre dominánsabb jelenléte milyen változásokat hozhat például azokban az ázsiai régiókban, ahol az Egyesült Államoknak, Indiának vagy éppen Oroszországnak hagyományosan és hosszabb ideje jelentős befolyása van. Egyelőre az is kérdéses, hogy a közvetve vagy közvetlenül érintett államok miképpen reagálnak a kínai kezdeményezés stratégiai, politikai és biztonsági következményeire. Kína a világgazdaságba történő integrációjának gyorsítását, az ország exportorientáltságának csökkentését, a belső kereslet élénkítését, a foglalkoztatás javítását és az ipart érintő többletkapacitásra történő megoldások keresését tűzte ki célul. Ezzel párhuzamosan ráadásul az ázsiai régióval és a világ többi részével való külpolitikai kapcsolatok élénkítése, a nyugati nyitás is egyre intenzívebbé vált.

## **64 csatlakozó ország**

A kínai kormány „One Belt, One Road” kezdeményezését a világ 64 országa támogatja, ez mindenképpen politikai sikerként könyvelhető el a kínai vezetés számára. Azt mutatja, hogy Kína növekedését, világgazdaságban betöltött szerepét a nyugati hatalmak is elismerik. Azonban fontos különbséget tenni, és hangsúlyozni, hogy ez nem jelenti azt, hogy Peking elnyerte a világ vezető hatalmának szerepét. A jövőben érdekes lesz látni, hogy például miként fogják meghatározni a szervezet



fizető eszközét, ugyanis Kína nem titkolt szándéka a jüan nemzetközi fizetőeszközzé válásának elősegítése.

Peking felismerte, hogy a kelet-ázsiai regionális vezető szerep megvalósítása nem lehetséges anélkül, hogy a környezetében lévő államok számára vonzóvá tenné azt, törekvéseihez valahogy megszerezze támogatásukat. Az elmúlt néhány évben a dél-kínai tengeren kibontakozó szigetviták kapcsán tapasztalt határozott, sőt, sokak által agresszívnek tartott kínai fellépés felerősítette azokat az amúgy is meglévő (és évezredes történelmi tapasztalatokból is táplálkozó) félelmeket, amelyek Kína nagyhatalmi ambícióihoz kapcsolódnak. Az Amerikai Egyesült Államok vezetésével, az Obama elnök által meghirdetett ún. „rebalancing” politika keretében Kína elszigetelésére, de legalábbis stratégiai bekerítésére irányuló védelmi szövetségi rendszer állt fel. Ennek az alakuló szövetségi rendszernek része többek között az óvatosságra építő újrafegyverkezést elindító Japán, Dél-Korea, a Fülöp-szigetek és – a Washington tradicionális partnerének csak némi iróniával nevezhető – Vietnám. A kis és közepes méretű államok az amerikai védőernyő alá igyekeznek, a térségben pedig dinamizálódott a versenyfutás a szövetségi rendszerek kiépítésében. Új lendületet kapott ugyanakkor a Kína-ellenességben manifesztálódó nacionalizmus. Hszi Csin-ping kínai elnök érzékelte ezeknek a fejleményeknek a veszélyét, ezért igyekszik kereskedelmi–gazdasági köntösbe bújtatni a kínai állam biztonságpolitikai manővereit.

Ennek a politikának vált zászlóshajójává a kétirányú kereskedelmi és ahhoz kapcsolódó infrastrukturális fejlesztési tervként megjelenő Új Selyemút kezdeményezés. A cél egyfelől egy Közép-Ázsián át Európába vezető szárazföldi útvonal létrehozása, másfelől a Dél-kínai-tengertől az Indiai-óceánon és az Arab-tengeren át a Vörös-tenger, majd a Szuezi-csatorna érintésével Európába érő tengeri kereskedelmi útvonal kiépítése. A közép-ázsiai, egykori szovjet tagköztársaságok finanszírozásának jelentősége az elmaradott Nyugat-Kína stabilizációjában, valamint az energiadiverzifikációban rejlik. A közép-ázsiai infrastrukturális fejlesztések, befektetések a már említett gazdasági összefonódás okán közvetlenül hatnak a fejletlennek számító tartomány állapotára. Ugyancsak fontos, hogy a gazdasági fejlődés elősegítése révén magukban a közép-ázsiai államokban szabjanak gátat az iszlám radikalizmus terjedésének.

Kivonulásával Afganisztánból az USA elveszítette korábbi súlyát a térségben, az oroszok pedig az ukrán konfliktus következményei miatt nem

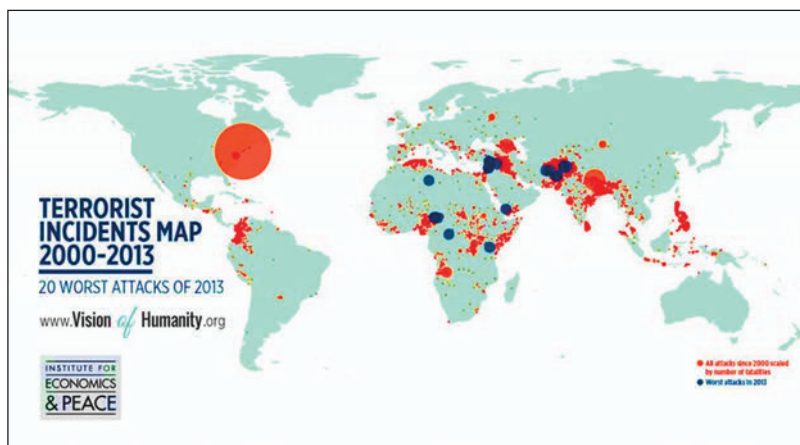
lépnek fel Kínával szemben valódi riválisként. A szárazföldi „Új Selyemút Gazdasági Övezetnek” egyelőre Közép-Ázsiát illetően van realitása, az útvonal az eredeti tervek szerint ugyanis Észak-Irakon és Szírián át érne Törökországba. Az Iszlám Állam terrorszervezet e térségben zajló harcai miatt azonban nehéz elképzelni, hogy a közeljövőben komolyan vehető szárazföldi kereskedelem haladjon erre. Még egy fontos leágazása van a Selyemútnak, mégpedig Pakisztán felé. Az Indiai-óceánon és a Malaka-szoroson át haladó útvonal megkerülésével, Pakisztánon mint Kína hagyományos szövetségesén (és partnerén India ellensúlyozásában) keresztül juthatnak kijáráthoz az Öböl-térség felé. A kínai pénzből épített gwadari kikötő (Pakisztán indiai-óceáni kijárata) már alkalmas az Arab Világból érkező import fogadására. A következő lépcsőfok a Nyugat-Kínával való szárazföldi összeköttetés megteremtése.

## **Amit a térkép mutat**

Ha megnézzük az 1990-óta fennálló konfliktusokat, terrortámadások, az amerikai katonai beavatkozások, valamint a katonai, társadalmi, gazdasági konfliktusok helyszíneit, és erre a térképre rátesszük az Új Selyemút fejlesztési helyszíneit, illetve az Új Selyemút útvonalát, akkor a stratégiai kérdés nyilvánvalóvá válik. Miért ide összpontosulnak az amerikai katonai erők, miért fontos az USA számára, hogy megmaradhasson globális hatalma? Amerika a tengerek és a világóceánok ura. De mi van a szárazföldön? Miért fontos az Amerikai Egyesült Államoknak, hogy ne alakuljon ki egy összefüggő eurázsiai szuperkontinens Európával, Oroszországgal és Kínával?

A XXI. Századi Tengeri Selyemút kiépítésének lényege a Malaka-szorostól nyugatra található vizeken (Indiai-óceán, Arab-tenger) a kínai jelenlét erősítése, elsősorban az indiai pozíciókkal szemben. Ez kulcsfontosságú a már felvázolt amerikai vezetésű elszigetelés megakadályozására. Ez tengeri kereskedelmi útvonal emellett az Afrika és Kína közötti kapcsolatok elmélyítéséről is szól. Magyarország számára azért lehet fontos ez a tengeri útvonal, mert a Földközi-tengerre érkező kínai export- és importtermékek részben a Balkánon haladhatnak át Nyugat-Európa felé. Nem véletlenül érdekeltek a kínaiak a balkáni vasútfejlesztésben és támogatják a Belgrád–Budapest gyorsvasút kiépítését.

A 64 országot felölelő és a Kínai Fejlesztési Bank részéről a tervek szerint 890 milliárd dollárral támogatandó OBOR („One Belt, One Road”) projekt nem magányos kezdeményezés. Az Egyesült Államok sikertelen elszigetelési kísérlete után felálló kínai vezetésű Ázsiai Infrastruktúra Befektetési Bank vagy a tavaly nyáron a BRICS államokkal közösen felállított Új Fejlesztési Bank és a Contingent Reserve Arrangement elnevezésű valutaalap a külgazdasági eszközök révén építkező kínai nagyhatalmi politika részei. Az Amerikai Egyesült Államok sem tétlenkedik, jelenlegi prioritása, hogy a kínaiak nélkül is létrehozza a „Trans-Pacific Partnership” („Transzpacifikus Partnerség”) névre hallgató szabadkereskedelmi megállapodást a csendes-óceáni és a kelet-ázsiai régióban.



6. ábra: Terrorcselekmények, 2000–2013.

Egyes elemzők szerint a „One Belt, One Road” kezdeményezés lehet Kína „Marshall-terve”, amely elősegítheti a térség gazdasági integrációját és új üzleti lehetőségeket nyithat a kínai vállalatok számára. Az eddig megkezdett beruházások kapcsán jól látható, hogy Kína nem a partner országok jótékony segélyezésére készül, hanem piaci alapú, biztos megtérüléssel kecsegtető beruházások finanszírozását tervezi. Ugyanakkor, ahogy a történelmi Selyemút sem csak termékek szállítását tette lehetővé közel 2000 éven keresztül, úgy az OBOR sem csak a kereskedelmi kapcsolatok szorosabbra fűzésében, hanem a kontinensek közötti kulturális és technológiai összeköttetés megerősítésében is kiemelt

szerepet játszhat. Kína a kezdetektől fogva világossá tette, hogy a stratégia sikeressége szempontjából kulcsszerepet játszanak a kelet-közép-európai államok. Az OBOR stratégia szempontjából a térség államait tömörítő „16+1” platform az elmúlt időszakban a kínai külpolitika egyik kiemelt együttműködési mechanizmusává vált.

Annak érdekében, hogy a kínai export versenyképes maradjon az európai piacokon a növekvő termelési költségek ellenére is, elsősorban a szállítási idő csökkentésére van szükség. A korábbi beruházásoknak köszönhetően a kínai termékeket már nem szükséges a nagy észak-európai városokig (Hamburg, Amszterdam, Rotterdam) elszállítani, hiszen a hajók a szuezi csatornán való átkelést követően egyenesen a részben kínai tulajdonban álló pireuszi kikötőbe érkezhettek. Így a korábbi, átlagosan 30 napos szállítási idő 20 napra csökkent Kína és Európa között. A Balkánon keresztül futó vasúti fejlesztések következtében további megtakarítások érhetőek el a szállítási időben, amelyek végeredményben a kínai termékek versenyképességét erősítik.

Ráadásul az OBOR mentén megvalósuló infrastrukturális fejlesztések, mint például a CPEC („China–Pakistan Economic Corridor”, „Kína–Pakisztán Gazdasági Folyosó”) stratégiai szempontjából fontos végpontján kialakított gwadari kikötő és a hozzákapcsolódó út- és vasútépítések több olyan kihívásra is választ adhatnak, amelyekkel a kínai vállalatok az elmúlt időszakban szembesültek.

## **Kína nyugati nyitása – a „One Belt, One Road” projekt négy nagy hatása**

Kína kifejezett szándéka, hogy „win-win” üzleteket kössön az Övezet országaival. Az OBOR stratégia lényege, hogy olyan, a történelmi Selyemúthoz hasonló szárazföldi és vízi kereskedelmi útvonalakat hozzon létre, amelyek segítségével Kína összeköttetésben állhat mind az európai, mind az ázsiai és közel-keleti országokkal.

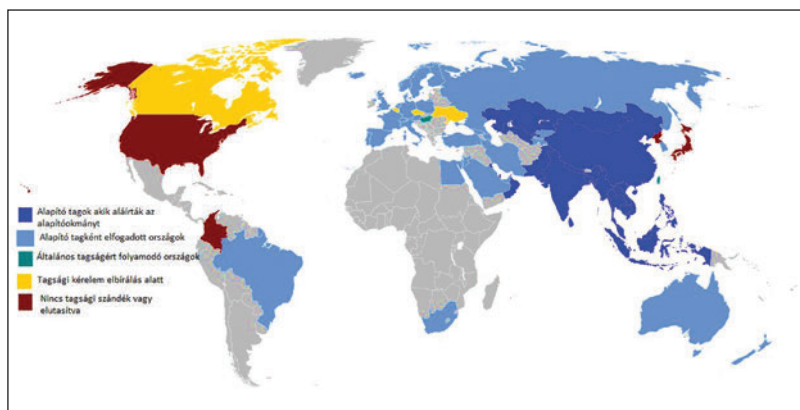
Az OBOR projekt hatásai az érdekelt országokra:

- ⊕ *Piacösztönző hatás:* Az OBOR a Kínán belül lévő régiókat nem csupán egymással köti össze, hanem a Kínán kívüli területekkel is, így ösztönzi a termelést és a kereskedelmet, több mint 4 milliárdos piacot hozva létre.

- ⊕ *Tudásösztönző hatás:* Az OBOR nagy hangsúlyt fektet az újgenerációs információs technológiákra, így a különböző régiók között az információ áramlása még kényelmesebb lesz.
- ⊕ *Hatékonyságfokozó hatás:* Az OBOR projektben kiemelten fontosnak tartják a munkaerő, a tőke és a technológia területek közötti áramlását és optimalizált eloszlását, ezzel jelentősen növelve a hatékonyságot.
- ⊕ *Együttműködést fokozó hatás:* Az OBOR stratégia kivitelezéséhez elengedhetetlenül szükséges az országok és régiók közötti együttműködés, átfogóan vizsgálva az egyes régiók fejlesztésének kérdésköreit.

### **Ázsiai Infrastrukturális és Befektetési Bank (AIIB)**

2015 áprilisában új fejlemény következett be az Amerikai Egyesült Államok és Kína közötti stratégiai csatározásban. Eddig a huzavona során általában sosem lehetett egyértelmű győztest hirdetni, azonban ahogy márciusban lezárult az Ázsiai Infrastrukturális és Befektetési Bank (Asian Infrastructure and Investment Bank, AIIB) állandó tagok jelentkezésére kiszabott határideje, Kína első ízben könyvelhetett el magának egyértelmű győzelmet riválisával szemben. Az 57 alapító tag között 37 régióbeli (ázsiai, csendes-óceáni) és 20 régió kívüli ország található, közöttük minden (nem hivatalos) lobb ellenére olyan kulcsfontosságú USA szövetségesek, mint az Egyesült Királyság vagy Franciaország, Németország és Olaszország, de olyanok is végül meggondolták magukat, mint Ausztrália, Thaiföld és Dél-Korea (ECONOMIST, THE 2015). Csak az USA és Japán maradt ki egyértelműen az AIIB soraiból (Észak-Korea tagsági kérelmét elutasították pénzügyi és államháztartási átláthatósági problémákra hivatkozva).



7. ábra: Az Ázsiai Infrastrukturális és Befektetési Bank tagországai

## A Pax Americana vége?

Az AIIB önmagában nem nagyobb, vagy nem tűnik sem az Ázsiai Fejlesztési Bank (ADB), sem pedig a Világbank (World Bank) igazi kihívójának, azonban jelentősége nem is igazán abban rejlik, hogy mekkora alaptőkével indul. Amikor alternatív világrend-építésről van szó, akkor már a pusztasága és széles, inkluzív tagsága önmagában is figyelemre méltó.

A hegemon-elméletekben kulcsszerepet játszik, hogy a hegemon (legyen szó világ- vagy csak regionális szintről) politikai, katonai és gazdasági hatalmát egy kiépített intézményrendszeren keresztül tudja gyakorolni, és az új szabályokat ezeken keresztül tudja rákényszeríteni a nemzetközi közösségre. Az USA helyzetét, és így a Pax Americana korszakát még a második világháborútól eredeztetjük: ugyan gazdasági fölényrel már az 1870-es évektől rendelkezett, a britektől csak a Land Lease Act-en keresztül nyerte el a tengeri támaszpontok és így a világkereskedelmi útvonalak feletti felügyelet jogát, ezzel egyszerre megszerezve a katonai és gazdasági vezető szerepet Nagy-Britanniától. Ezt követően kiépítette a Bretton Woods-i rendszert, mely az IMF és a Világbank felállításával egyértelműen az USA fölényére épült, illetve a Marshall-segéllyel segített talpra állítani (és fellelőpiaccá alakítani) a háborúban megrokkant Európát (FLEMING-WILLIAMS, M. 2015).

Azonban ebben a rendszerben Kína felemelkedése (2014-ben vásárlóerő-paritáson meghaladta az USA gazdaságát) feszültségeket

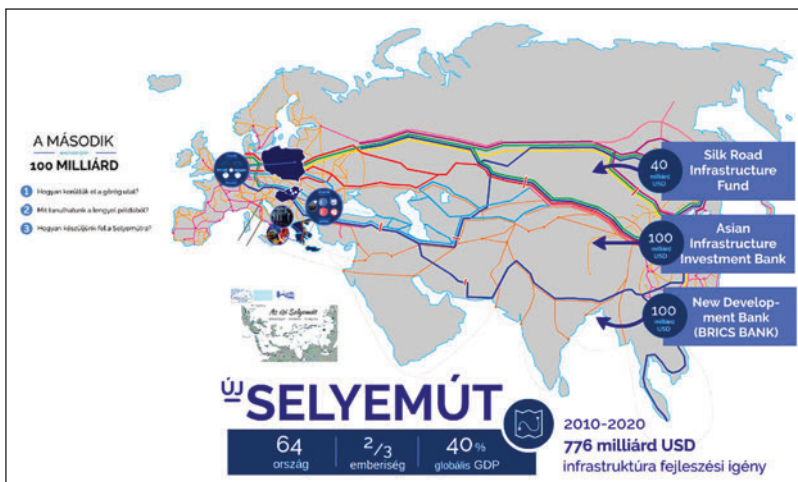
jelent. Pekingben egyre komolyabb frusztrációt okoz, hogy a Világbank kvótarendszerében meglehetősen alul van reprezentálva (az USA egyedül vétó hatalommal bír a maga 17 százalékos szavazatával, míg Kína csak 4,87 százalékkal rendelkezik), és az amerikai Kongresszus rendszeresen elgáncsol minden reformkísérletet. Ami pedig a japán dominanciájú ADB-t illeti, Kína ott is csak az amerikai és a japán szavazatok ötödével rendelkezik (MATURA T. 2015). Mivel viszont megvannak hozzá a forrásai és egyéb, belső motivációi, nem csoda, ha Kína saját alternatív intézmények kiépítésébe kezd – nem feltétlenül azért, hogy megdöntse a jelenleg fennálló rendszert, hanem hogy nyomásgyakorlásként felhasználva ezeket az intézményeket, jobb feltételeket és nagyobb beleszólást harcoljon ki magának.

AzAIIB-hez kapcsolódva ott van még a gyakran Marshall-segélyhez hasonlított OBOR („One Belt, One Road”) projekt, mely egyben a belső-kínai területek fejlesztését is támogatja. Továbbá így talán van hol levezetni a felhalmozott 3800 milliárd dolláros devizatartalékokat. Ebből a célból ugyancsak megalapításra került a BRICS Új Fejlesztési Bank is szintén 100 milliárdos alappal. Viszont a Világbank Nemzetközi Újjáépítési és Fejlesztési Bank működése alapján még ez is kevés lesz arra, hogy a hatalmas befektetési igényekkel rendelkező kínai építőiparnak, vagy akár egyedül az acéliparnak elegendő megrendelést biztosítson, mivel a következő öt évben ez alapján legfeljebb 20 milliárdot tudna folyósítani az AIIB, ami viszont meg sem közelíti a kínai kapacitások mértékét.

## **Magyarország kulcsállam a Selyemúton**

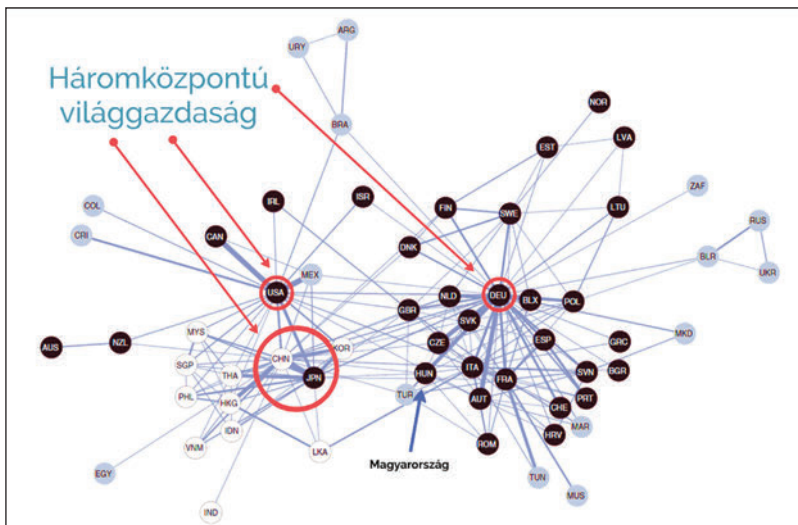
Fontos az is, hogy Magyarország hosszú távú geopolitikai tervét három nagy világgazdasági központra figyelve kell elkészítenünk. Egyrészt természetesen Európára kell figyelnünk, hiszen mi az európai család része vagyunk. Nagy jelentősége van Észak-Amerikának. De Északkelet-Ázsiának, Kelet-Ázsiának is, hiszen a fejlődő országokban teremtnének az új piacok.





8. ábra: Az Új Selyemút a számok tükrében

Forrás: MNB 2016



9. ábra: A világgazdaság központjai

Forrás: MNB 2016

A magyar GDP második 100 milliárd euróját Ázsiában találjuk majd meg. Hogyan? A német cégeken keresztül? Igen. Ma a globalizációban döntően Németországon keresztül veszünk részt. De ezzel együtt más csatornákon is el lehet jutni Ázsiába. Ugyanakkor figyelniük kell arra, hogy

Németország elfogadta a saját fejlesztésű Industry 4.0 programját. Nekünk számolnunk kell ezzel, mert Kína is ezzel számol. Amikor mi a Selyemúton szeretnénk megtalálni az új piacokat, akkor azt is tanulmányoznunk kell, hogy Kína 2025-ig milyen gazdaságfejlesztési, gazdaságpolitikai tervekkel rendelkezik. Négy versenyerőt szeretne felépíteni a piacon a vállalatok, a stratégia és a tehetségek terén, és 10 iparágat, alágazatot emel ki, mindezt a német Industry 4.0 program alapján. Figyelni kell a világra. A kínaiak figyelnek. Mi pedig azt javaslom, figyeljük a Selyemutat, mert ott lehet elérni a második 100 milliárd eurót.



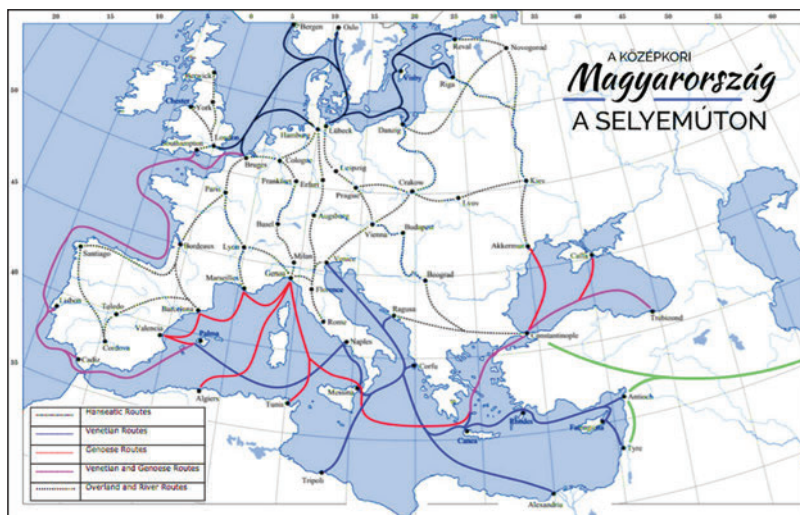
10. ábra: A négy versenyelőny

Forrás: MNB 2016

De mi is az az Új Selyemút? Kínával együtt hatvannégy ország, az emberiség kétharmada, ma még csak a globális GDP 40 százaléka. De kész fejlesztési programok vannak, és rendelkezésre állnak az ezekhez szükséges pénzügyi intézmények. Ez a Selyemút kapcsolja majd össze

azokat a szereplőket, akik, amelyek a globalizáció XXI. századi új szakaszát alkotják. Már azt is látni, hogy a Selyemút-hálózat egy északi, egy középső és egy déli ágból áll. A déli ág a Vasúti Selyemút. Van még egy Tengeri Selyemút, amely különösen ígéretes. Az ősi Selyemúton nem volt északi út. Most viszont van, Lengyelországon keresztül lép be az unióba.

De akad itt egy másik érdekesség is. A középkori Magyarország már volt egyszer a Selyemúton. A középkori és ókori Selyemutakkal szemben viszont most nem Velencében köt ki a Tengeri Selyemút, hanem Pireuszban, Athénban. Három kulcsország van Ázsia, Kína szempontjából az Európai Unióba tartó Selyemút-hálózaton. Lengyelország északon, Görögország és Magyarország délen. Érdekes válaszokat találhatnánk, ha feltennénk a kérdést – bár nem nagyon javaslom –, hogy akkor a görög–magyar gazdaságpolitika miért került tűz alá 2010-től.



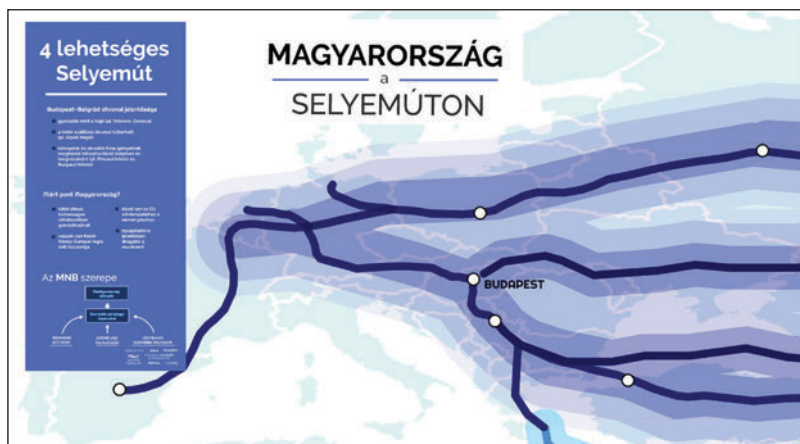
11. ábra: A középkori Magyarország a Selyemúton

Forrás: MNB 2016

Márpedig Magyarország a Selyemúton van. Nem is akárhol. Végző soron két Selyemút fut át rajtunk. Az egyik a déli vasúti: Athén, Belgrád és Budapest. Ehhez kapcsolódik a Tengeri Selyemút, amely Pireuszba, Athén kikötőjébe fut be, utána pedig vasútvá és közútvá válik. Azt is tudjuk, hogy a kínaiak számára a legfontosabbak a szállítási költségek. A legolcsóbb a víziút, ennél négyszer drágább a vasút, aminél

szintén négyszer drágább a közúti szállítás, melynek négyszerese a légi közlekedés. Ezért kap kiemelt szerepet a víziút és a vasút a Selyemutak megépítésénél.

Magyarország tehát a Selyemúton van. Magyarország ezen a kialakuló Selyemút-hálózaton tudja megtermelni és megkeresni a jólétét, a gazdagságát és a fejlettségét. Ahogy a lengyelek a német fejlesztési programot, úgy kell nekünk magyaroknak a kínai fejlesztési programot alaposan tanulmányoznunk.



12. ábra: Magyarország az Új Selyemúton  
Forrás: MNB 2016

## Irodalomjegyzék

- CHEN, W. 2015: Is it time for China to start looking for strategic allies? – China Daily USA, November 30. – [http://usa.chinadaily.com.cn/opinion/2015-11/30/content\\_22528521.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/opinion/2015-11/30/content_22528521.htm)
- CLINTON, H. R. 2011: America's Pacific Century, U.S. Department of State through. – Foreign Policy Magazine, October 11. – <http://iipdigital.usembassy.gov/st/english/article/2011/10/20111011161233su0.8861287.html#axzz30Ph1DmRw> – 2016. augusztus 6.
- ECONOMIST, THE 2015: The Asian Infrastructure Bank. The infrastructure gap. – The Economist, 03.21. – <http://www.economist.com/news/asia/21646740-development-finance-helps-china-win-friends-and-influence-american-allies-infrastructure-gap>

- EKMAN, A. 2015: China: reshaping the global order? – European Union Institute for Security Studies, July. – [http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Alert\\_39\\_China.pdf](http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Alert_39_China.pdf) – 2016. 08. 06.
- FLEMING-WILLIAMS, M. 2015: China's New Investment Bank: a Premature Prophecy. – Stratfor április 22. – <https://www.stratfor.com/weekly/chinas-new-investment-bank-premature-prophecy>
- GABUEV, A. 2015: China's Silk Road Challenge. – Carnegie Moscow Center, November, 12. – <http://carnegie.ru/commentary/2015/11/12/china-s-silk-road-challenge/ilrk> – 2016. 08. 08.
- MACKINDER, H. J. 1942: Democratic Ideals and Reality. – Washington: National Defence University Press (Az eredeti publikálás: 1919)
- MAHAN, A. TH. 1890: The Influence of Sea Power Upon History: 1660–1783, Little Brown, Boston, 25.
- MATURA T. 2015: Új fejezet a globális hatalmi játszmában – magyar részvétellel. – Kitekintő, április 8. – [http://kitekinto.hu/kelet-azsia/2015/04/08/uj\\_fejezet\\_a\\_globalis\\_hatalmi\\_jatszmban\\_-\\_magyar\\_reszvetellel/#.VVGuDfntmko](http://kitekinto.hu/kelet-azsia/2015/04/08/uj_fejezet_a_globalis_hatalmi_jatszmban_-_magyar_reszvetellel/#.VVGuDfntmko)
- MEARSHEIMER, J. J. 2014: The Tragedy of Great Power Politics'. – W. W. Norton & Company; Updated Edition edition; – GILPIN, R. 1988: „The Theory of Hegemonic War”. – The Journal of Interdisciplinary History 18 (4): pp. 591–613.
- MERCATOR INSTITUTE FOR CHINA STUDIES 2015: One Belt One Road. – [https://www.merics.org/fileadmin/user\\_upload/downloads/Grafiken/chinamapping-5-15-de-Ch.jpg](https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/Grafiken/chinamapping-5-15-de-Ch.jpg) – 2016. 08. 06.
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2015: “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road”. – National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce of the People's Republic of China, March 28. – [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2015b: Foreign Minister Wang Yi answers journalists' question on China's diplomacy, foreign policy and foreign relations. – Ministry of Foreign Affairs, 8 March. – [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1346238.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1346238.shtml) – 2016. 08. 05.
- OPINION 2012: 王缉思: 《“西进”: 中国地缘战略的再平衡》, 《环球时报》年 10 月 17 日 Huanqiu, 17 October 13. – [http://opinion.huanqiu.com/opinion\\_world/2012-10/3193760.html](http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2012-10/3193760.html) – 2016. 08. 06.

- U.S. DEPARTMENT OF STATE 2016: U.S. Support for the New Silk Road. – February. – <http://www.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/> – 2016. 08. 09.
- WALLERSTEIN, I. 2010: Bevezetés a világrendszer-elméletbe. – L'Harmattan Kiadó
- WANG, Y. 2015: One Belt One Road: Opportunities for Europe–China cooperation. – Europe's World, May 13. – [http://europesworld.org/2015/05/13/one-belt-one-road-opportunities-europe-china-cooperation/#.V6yC5\\_mLSUk](http://europesworld.org/2015/05/13/one-belt-one-road-opportunities-europe-china-cooperation/#.V6yC5_mLSUk) – 2016. 08. 06.
- XUETONG, Y. 2011: How China Can Defeat America. – The New York Times, November 20. – [http://www.nytimes.com/2011/11/21/opinion/how-china-can-defeat-america.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2011/11/21/opinion/how-china-can-defeat-america.html?_r=0) – 2016. 08. 09.
- XUETONG, Y. 2015: Inside the China–U.S. Competition for Strategic Partners. – China & US Focus, October 29. – <http://www.chinausfocus.com/foreign-policy/china-u-s-competition-for-strategic-partners/>

Egyéb internetes források:

- HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL: – <http://china-trade-research.hktdc.com/> – 2016. 08. 06.
- WORLD DATA BANK: – <http://databank.worldbank.org/> – 2016. 08. 03.





## **II.2. Az Európai Unió és a magországainak változatos viszonyulása az Új Selyemúthoz és az új kínai gazdasági szerepekhez**

### **Az Új Selyemút, mint új igazodási pont Európában**

Európa és az Európai Unió (EU) a nyugati civilizációs kör utóbbi évszázadokban változó jelentőségű zászlóshajójaként hagyományosan az atlanti térség felé, és egykori gyarmatbirodalmainak utódállamai felé rendelkezik szoros kulturális, politikai és gazdasági kapcsolatokkal. Ugyanakkor tény, hogy a gazdasági és kereskedelmi tevékenységeket illetően már a hetvenes évektől jelentősen erősödni kezdtek a Kelet-Ázsia felé mutató kapcsolatok is. E folyamatban – különösen a Kína irányában – alapvetően Európa és Nyugat-Európa játszott aktív szerepet, míg a távoli helyszínek inkább csak felkínálták a potenciáljaikat. Kína rendkívüli gazdasági megerősödésével azonban ez a helyzet sokat változott az elmúlt másfél évtizedben. A Kínai Népköztársaság által 2013-ban meghirdetett Új Selyemút kezdeményezés pedig emblematikusan meg is jeleníti a kapcsolatok átrendeződését. Kína már aktív szereplőként lép fel Európa irányában: befektet, kapcsolatokat épít, országcsoportonként eltérő geostratégiákat alakít ki.

A Kína-EU kapcsolatok földrajzi szerkezete is átalakul: Nyugat-Európa mellett lassan más szereplők is teret nyerhetnek. E kötet apropóját adó kutatás Magyarországgal foglalkozó tanulmányai, illetve e kötet Magyarországgal foglalkozó fejezetei már kitértek Kelet-Közép-Európa különleges szerepére e kezdeményezésben. Jelen tanulmány azt kívánja feltárni, hogy az Európai Unió, valamint – Németország és Nagy-Britania példáján keresztül – az EU gazdaságának motorját képező nagy nyugat-európai nemzetgazdaságok hogyan viszonyulnak a fent említett kínai globális szerepvállalási fordulathoz. A brit példa különös aktualitását jelentik a Brexit kihívásai is.

Kína az elmúlt évtizedek hatalmas léptékű gazdasági növekedésének eredményeként a világ egyik legmeghatározóbb nagyhatalmává nőtte ki magát, globális súlya jelentősen megnőtt a világpolitikában. Ennek megfelelően az elmúlt években külpolitikája is gyökeres változásokon ment keresztül. A Teng Hsziao-pinghez (1976 és 1989 között a Kínai Népköztársaság vezetője) köthető, feltűnésmentességre, higgadságra

és óvatosságra építő irányvonalat napjainkra egy újfajta geopolitikai gondolkodás váltotta fel. A korábbi, alacsony aktivitású és nagyrészt a nemzetközi szabályokkal összhangban lévő, a kínai írásjegyek után az ún. „24 Karakteres Stratégiának” a lényegét Teng Hsziao-ping így foglalta össze: „Figyeljünk higgadtan, biztosítsuk a pozícióinkat, csendben birkózzunk meg az ügyeinkkel, rejtjük el kapacitásainkat és várjuk ki az időnket, ne keltsünk feltűnést és ne törekedjünk vezető szerepre” (PEARLMAN, J. 2009). Ez a „low profile” típusú hozzáállás látványosan megváltozott 2013-ban, amikor a kazahsztáni Asztanában Hszi Csin-ping kínai elnök bejelentette az Új Selyemút, a „One Belt, One Road” (OBOR) grandiózus tervét. A nagyszabású kezdeményezés célja egy új gazdasági övezet létrehozása Közép- és Délkelet-Ázsiára, Afrikára, de elsősorban Európára fókuszálva, a tengeri kereskedelem túlsúlyát újra a szárazföldekre helyezve, ezáltal elősegítve egy sokkal egységesebb eurázsiai gazdasági övezet létrehozását. A projekt nagy hatással van az Európai Unió és Kína közötti kapcsolatokra, az Új Selyemút terve, valamint önmagában az Európában egyre inkább számottevő kínai tőke megjelenése rendkívül nagy lehetőségeket, ugyanakkor jelentős kihívásokat is tartogat az Európai Unió és Európa országai számára.

Jelen tanulmány módszertana elsősorban politikaalkotási és tervezési dokumentumok minőségi elemzésére épít. A vizsgálat tárgyát képezik egyes, a különböző uniós és tagállami politikai döntéshozatal számára információkat szolgáltató elemzőközpontok (ún. „think-tank” szervezetek) szakértői anyagai is. A megvizsgált kutatásokban a tudományos közlések és szakpublicisztikák áttekintése szintén az elemzőmunka részét képezte, amellet, hogy természetesen a szakirodalmi előzmények feltárását is szolgálta.

Kína európai szerepvállalásának fokozódása és színesebbé válása óta, több mint másfél évtizede, rendszeresek az EU és Kína kapcsolatával foglalkozó tudományos publikációk, amelyek közül többet is a sokasodó Kína-kutató műhelyek jegyeznek, elsősorban a geopolitika, a nemzetközi kapcsolatok és a geoökonómia tudományterületén. A kurrens írásokban fontos témakört képeznek a felemelkedő Kína, mint globális biztonsági szereplő Európára kidolgozott gazdasági és politikai stratégiái (pl. HUOTARI, M. et al. 2017). Jelen írás szempontjából fontos, hogy a kínai külföldi működőtőke európai és különösen németországi megjelenése és kiteljesedése, valamint Németország uniós szintű Kína-politika alakító

szerepvállalása is elemzések tárgya (pl. HEILMANN, S. 2014; HANEMANN, TH. – HUOTARI, M. 2015). Az elmélyülő brit-kínai gazdasági kapcsolatok fontos és naprakész elemzései rendszeresen megjelennek (FCO 2010; 2015; 2016; CBBC 2015; HM GOVERNMENT 2015; HM TREASURY 2015; 2016). Az utóbbi években már a hazai szakirodalmak is sokasodnak e témában, történelmi távlatból (ESZTERHAI, V. 2016; GYURIS F. 2017) vagy a kurrens globális kontextusban (CSIZMADIA, N. 2016) vizsgálva az Új Selyemút kezdeményezés geopolitikai jelentőségét.

## **Az EU óvatos, de együttműködésre törekvő Kína-politikája**

### *Mélyülő kapcsolatok az EU és Kína között egységes uniós stratégia nélkül*

Az Európai Unió és Kína közötti kapcsolatok nem jellemezhetőek úgy, mint egy klasszikus, két ország közötti kétoldalú kapcsolat. Az Európai Unió Kínához kötődő stratégiai dokumentumai és megállapodásai csak egy kis szeletét képezik tagállamainak kétoldalú megállapodásainak sokasága és nemzeti érdekei között. Ahogy Kína fejlődése fokozatosan alakítja, és formálja át nemzetközi kapcsolatait, az Unió egyre nagyobb kihívásokkal találja szemben magát, aminek következtében az európai-kínai viszony is egyre fontosabbá és komplexebbé válik mindkét fél számára (OTERO-IGLESIAS, M. et al. 2015).

Kína a 2000-es évek óta példátlan gyorsaságú fejlődést produkált gazdasági, diplomáciai és egyéb területeken egyaránt, aminek következtében jelentősen megnövekedett a súlya a világpolitikában és mint új geopolitikai szereplő, ma már az USA fő vetélytársa (ESZTERHAI, V. 2017). Az utóbbi évtizedhez képest jelentősen megváltozott geopolitikai helyzet az EU politikai döntéshozóit is arra sarkallja, hogy saját, kidolgozott stratégiával rendelkezzen az új körülményekre reagálva, amelyet a tagországa is elfogadnak, és követnek. Európában a pénzügyi válság jelentősen éreztette hatását, ezért minden tagállam lelkesen várja, hogy részesedjen Kína fejlődésének pozitív hatásaiból és óriási piacából, anélkül, hogy felbecsülnék, hogyan hat ez az összeurópai érdekekre. Ugyanakkor a legnagyobb tagországa is felismerték, hogy egyedül nem versenyezhetnek a kínai diplomáciai, politikai és gazdasági erővel, ezért az EU-nak a legfőbb feladata, hogy egységként hozzon létre egy

következetesebb és koherensebb stratégiát Kína irányában. A döntéshozók gyakran felhozzák ennek szükségét, ugyanakkor éles helyzetben többnyire nemzeti érdekeiket követik (OTERO-IGLESIAS, M. et al. 2015).

Európai uniós politikai dokumentumok, uniós szervekhez köthető stratégiai elemzések szerint már több mint egy évtizede egyöntetűen sugallt szándék az EU Kínával fennálló kapcsolatainak az elmélyítése. Ebben fontos motiváció, hogy Európa megbirkózhasson a jelen és jövő fő kihívásaival, mint például a klímaváltozás, a munkanélküliség kérdése, a migráció, vagy a terrorizmus.

Az Európai Unió jogelődei és Kína közötti politikai és gazdasági együttműködés 1975, a diplomáciai kapcsolatok újrafelvétele óta töretlenül fejlődik. A 2000-es évektől kezdődő, fokozódó együttműködés eredményeként, Kína és az EU kölcsönösen került egy gazdaságilag sokkal erősebben egymástól függő viszonyba. Különösen jelentős lépésnek számított a 2003-ban elfogadott *EU-China Comprehensive Strategic Partnership*, amely minden területen elmélyítette és kibővítette az ázsiai ország és az EU közötti együttműködést (EUROPEAN UNION PRESS 2012). Az új, 2013-ban megalkotott *EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation* pedig megerősítette az elkötelezettséget a még szorosabb együttműködés irányában (EUEA PRESS 2013).

Az uniós dokumentumok hangsúlyozzák, ahhoz, hogy Európa eredményesen megbirkózzon az olyan globális problémákkal, mint a klímaváltozás, a munkanélküliség, a migráció vagy az egyre fokozódó terrorizmus, a Kínával való gazdasági, politikai kapcsolatok elmélyítésére továbbra is szükség van, ehhez pedig elengedhetetlen, hogy szorosabbá váljon a koordináció az EU-n belül, hogy biztosítható legyen egy átfogó és koherens álláspont a tagállamok között (EUROPEAN COMMISSION 2006). A közös politika megalkotásának támogatásaként 2016-ban készült el egy stratégiai dokumentum, az ún. *Elements for a new EU strategy on China*, amely az Európai Parlamentnek és Tanácsnak tartalmaz alapelveket és javaslatokat az EU új, Kína politikájához, amelyben felfedezhető azon szándék, hogy az EU a saját érdekeit mindvégig tartsa szem előtt a Kínával való kapcsolatépítés során (EUEA PRESS 2016).

A politikaalkotási munkaanyagokban hangsúlyosan jelenik meg az a gondolat, hogy az EU legfőbb érdeke egy olyan Kína, amely gazdaságilag nyitottabb és stabilabb. Ez többek között azt jelenti, hogy lényegesen könnyebben hozzáférhető piaccal kell rendelkeznie az európai vállalatok

számára, a szabad és fair verseny biztosítása mellett az üzleti ügyekben és befektetésekben egyaránt. A hosszú távú együttműködés feltétele, hogy az EU-nak továbbra is aktívan kell támogatni a kínai gazdasági, környezetügyi és szociális reformokat, hogy az Kínát egy nyitottabb, és fenntarthatóbb növekedési pályára segítse. Az EU jelenlegi fő prioritása egy befektetési megállapodás megalkotása, a gazdasági kapcsolatok elmélyítése és kiegyensúlyozása irányába. A megállapodás kedvező működése esetén az EU akár olyan nagyszabású ambíciókat is elképzelhetőnek tart, mint pl. egy szabadkereskedelmi megállapodás a kelet-ázsiai országgal (EUEA PRESS 2016).

Összességében tehát szükségszerű lenne egy közös, az EU tagállamaira is kötelező érvényű stratégiát megalkotni. Különösen, hogy mindeközben Kína egyre inkább tervszerűen műveli az európai kapcsolatépítést. A kínai diplomácia és érdekérvényesítés, különösen Hszi Csin-ping vezetése óta, jelentősen megerősödött a világ más részeihez hasonlóan Európában is. Több nagy kínai kezdeményezés, mint a „Kínai álom”, az „Egy Övezet, Egy Út” vagy akár az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank, mind olyan témakörök, amelyeket a kínaiak rendkívül intenzíven kommunikálnak az európai nyilvánosság, a befektetők és döntéshozók irányába. Ezzel ellentétben, a legtöbb európai ország még küzd azzal, hogy megfogalmazzon egy saját koherens stratégiát egy olyan erős fél irányába, mint Kína, nem beszélve a még távolabbinak tűnő szilárd európai szintű agendáról. A meglévő stratégiai dokumentumok is inkább csak lazán körülírt iránymutatást adnak, az olyan nagyszabású kínai kezdeményezésekkel és tervekkel szemben, mint pl. az Új Selyemút terve. Szinte minden uniós tagállamról elmondható, hogy egyelőre képtelenek voltak egy letisztult, egyértelmű Kína stratégiát alkotni, és gyakran egymással versengenek Peking és a kínai befektetők kegyeiért. Az egymással versengő nemzeti érdekek pedig rendkívül megnehezítik egy közös európai politika létrehozását, és főleg az aszerinti cselekvést (OTERO-IGLESIAS, M. et al. 2015).

Amellett, hogy minden EU-s tagállam számára fontos prioritás a saját beruházásaik és a piaci terjeszkedés megvalósítása Kínában, szinte mindegyik pozitívan áll a kínai befektetések megjelenéséhez is. Ugyanakkor a tagállamok között egyre inkább akadnak ellenzői is a kínai térnyerésnek, melyek a jövőben a befektetések további növekedése okán még inkább felerősödhetnek. Kereskedelmi és befektetési szempontból

az EU-nak kiemelten fontos lenne egy stratégiai befektetési megállapodás létrehozása, amely lefedi a befektetési érdekeltségeket és a kínai piacra jutást is támogatná. Az EU elképzelései szerint egy ilyen megállapodásnak kéne majd átvennie a helyét a jelenleg hatályban lévő kétoldalú befektetési megállapodásoknak az EU tagállamai és Kína között, ami azonban valószínűleg nagy ellenállásba fog ütközni a tagállamok érdeellentétei miatt (EUEA PRESS 2016). A technológia-intenzív termelésre épülő nemzetgazdaságok számára például sok kockázatot rejt a kínai gazdaság modernizációjával és szerkezetváltásával megerősödő kínai high-tech cégek befektetéseinek európai megjelenése, míg mások számára ez inkább üdvözlendő (WÜBBEKE, J. et al. 2016).

### *Európai aggályok Kínával szemben*

A dokumentumok alapján egyértelműen kijelenthető, hogy az EU üdvözlí a produktív kínai befektetéseket Európában, azzal a feltétellel, ha megfelelnek az Unió törvényeinek és szabályozásainak, de ami még fontosabb, hogy az EU elvárja, és gazdaságilag a fő érdeke is, hogy az európai befektetések ugyanígy üdvözölve legyenek Kínában (EUEA PRESS 2016).

A tagállamok azonban gyakran szembesülnek azzal a dilemmával, hogy a Kínával való gazdasági együttműködés előnyeit helyezték-e előtérbe, vagy pedig legyenek kritikusak a kínai politikai rendszer, az emberi jogokat, illetve a még mindig hatalmas méreteket öltő környezetszennyezést illetően. Néhány ország különösen (elsősorban Németország) úgy gondolja, hogy felelőssége és kötelessége van abban, hogy segítse Kínát egy nyitottabb és ezzel egy demokratikusabb társadalom létrehozásában. Előzetesen a legtöbb döntéshozó úgy gondolta, hogy a kereskedelmi kapcsolatok növelése következtében, ahogy Kína egyre inkább nyitottabbá válik, következetesen javulni fog az emberi jogok és a demokrácia helyzete az országban, azonban ennek a folyamatnak az előrehaladása az EU számára csalódást keltő. Kijelenthető, hogy napjainkra a kérdéskör viszonylag kikerült a nyilvánosság elől, miközben néhány megegyezés zárt ajtók mögött valószínűsíthető, hogy született, ugyanis a korábbi kínai állapotához képest így is hatalmas előrelépések történtek pl. a gyerekmunka és visszaszorítása érdekében (OTERO-IGLESIAS, M. et al. 2015).

Az emberi jogok kérdésköre mellett az EU másik nagy fenntartása Kínával szemben a rendkívül súlyos kínai környezetügyi problémák. Jelenleg Kína felel a világ össz-üvegházhatású gázok kibocsátásának közel a negyedéért, és az ország már évek óta hatalmas környezeti kihívásokkal néz szembe, mind levegőszennyezést, mind a termőtalajok pusztulását, mind a vizek szennyezettségét tekintjük. Nem titok a kínai kormány részéről sem, hogy az ország jelenlegi szennyezés kibocsátása és környezetkárosítása fenntarthatatlan, ezért az EU különösképpen üdvözlí, hogy Kína az élen járva, az elsők között írta alá a Párizsi Klímaegyezményt, valamint a probléma a legfrissebb 5 Éves Tervben is az egyik fő prioritásként szerepel (EUEA PRESS 2016).

A klímaváltozás és a környezetvédelem európai szemszögből való fontosságát jelzi, hogy a témakör minden Uniós stratégiai dokumentumban külön, kiemelt fejezetben szerepel. A klímaváltozás megelőzését, a környezet védelmét, a zöldenergia felhasználásának népszerűsítését és piacának bővítést, valamint az alacsony karbon kibocsátású technológiai fejlesztések előtérbe helyezését az EU egyik fő feladatának tartja a nemzetközi közösségben. Az EU szerint a növekvő zöldszektor hozzájárul a világgazdaság fenntartható növekedéséhez és új üzleti lehetőségeket teremt az európai és kínai vállalatok számára egyaránt, ezért az EU mindenképpen az egyik fő területnek tartja a Kínával való stratégiai együttműködés során (EUEA PRESS 2013).

Az EU fontosnak tartja, hogy mindenben támogassa azokat a kínai törekvéseket, amelyek az alacsonyabb karbonkibocsátású munka és termelési folyamatokat, valamint amelyek zöldtechnológia használatát irányozzák elő. Ez magába foglalná a közös tudományos és technológiai kutatásokat, amelyek mindkét fél számára segítséget nyújthatnak egy fenntartható gazdasági modell kialakításában. Az EU elkötelezett, hogy megossza Kínával saját tapasztalatait és gyakorlatait olyan kérdésekben, mint a levegővel, vízzel és termőföldekkel való gazdálkodás, a hulladék és veszélyes hulladék gazdálkodás, illetve a nemzetközi környezetügyi egyezmények betartásának gyakorlatait, valamint törekedni kell a kiemelt párbeszédre és együttműködésre olyan területeken, mint a klímapolitika és emisszió modellezés, alacsony karbonkibocsátású várások és technológiák, karbon semlegesítés, valamint klímabarát beruházások (EUEA PRESS 2016).

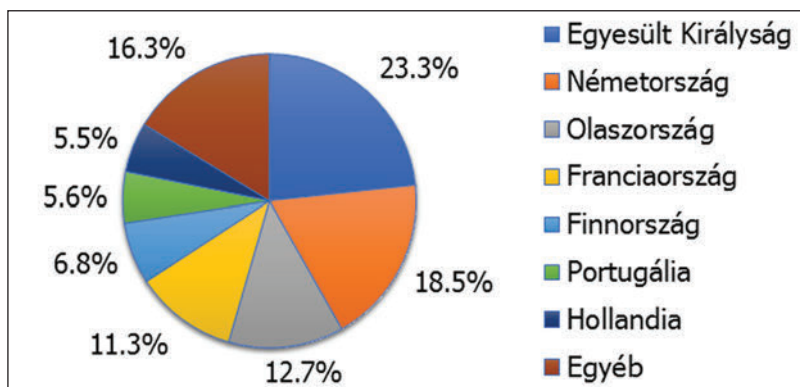
A tény, hogy Kína egyre aktívabb, és több nagy kezdeményezést is indított Európa irányába, mindenképpen szükségessé teszi az európai



szintű koordinációt, ugyanakkor nehezíti is. Annak ellenére, hogy a közelmúltban számos stratégiai dokumentumot és állásfoglalást bocsátott ki az EU, minden korábbi kísérlet egy közös és átfogó európai megközelítés kialakítására Kínával, ismétlődő szándéknyilatkozatokat és rosszul összehangolt párbeszéd mechanizmusokat eredményezett (CUNHA, A. 2017). Az EU-nak azonban jelenleg több sürgető problémája is van (pl. az ukrajnai válság, Brexit, migráció), ezáltal pedig a kínai ügyek másodlagos aggodalmakká válnak.

### *Kínai befektetések és gazdasági térnyerés Európában*

A kínai külföldi befektetések első körben a nyersanyag-gazdag fejlődő országokat célozták, az elmúlt néhány évben azonban ez a gyakorlat jelentősen megváltozott és az EU országai jelentős befogadóivá váltak a kínai tőkének. Ugyanakkor érdemes megjegyezni, hogy a pontos pénzügyi adatok gyakran hiányosak, a globális tranzakciók struktúrájának és a kínai politikai berendezkedés karakterisztikájának köszönhetően (HANEMANN, TH. – HUOTARI, M. 2015).



13. ábra: A kínai befektetési összegek megoszlása Európában (100% = 101,5 milliárd €), 2000–2016.

Adatforrás: RHODIUM GROUP 2016

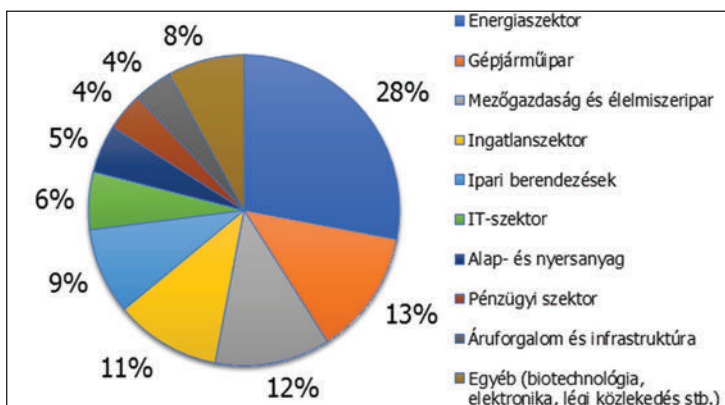
Még mindig elmondható, hogy a kínai befektetések nagyrésze Európa három legnagyobb gazdaságába érkezik, napjainkban azonban már ez sem jelenthető ki egyértelműen. 2000 és 2014 között a kínai befektetések több mint 50 százaléka érkezett az Egyesült Királyságba, Németországba és

Franciaországba, azonban az utóbbi években a befektetések földrajzilag egyre jobban szétterjedtek Európában. Olyan országok, mint Portugália, Írország, Olaszország, Görögország vagy Spanyolország részesedései az utóbbi években mintegy 30 százalékra nőttek, elsősorban olyan szektorok privatizációja következtében, amelyek a válság előtt döntően állami kézben voltak, mint pl. az áruforgalom és szállítás. Emellett a közép kelet-európai államok részesedése is jelentős növekedési pályát mutat, élükön Magyarországgal (HANEMANN, TH. – HUOTARI, M. 2015).

szektor	milliárd €
energiaszektor	17
gépjárműipar	8
mezőgazdaság és élelmiszeripar	7,4
ingatlanszektor	7,2
ipari berendezések	5,5
IT-szektor	3,6
alap- és nyersanyag	3,1
pénzügyi szektor	2,4
áruforgalom és infrastruktúra	2,4
egyéb	4,4

1. táblázat: A kínai befektetések szektoronkénti megoszlása Európában, 2000–2014.

Adatforrás: RHODIUM GROUP 2016



14. ábra: A kínai befektetések szektoronkénti megoszlása Európában (100% = 61 milliárd €), 2000–2014.

Adatforrás: RHODIUM GROUP 2016

A kínai befektetők érdeklődésének sokoldalúságát jól bizonyítja, hogy ma már szinte minden EU-tagállamban megjelent a kínai tőke. Európai szinten 2000 és 2014 között közel 17 milliárd euró összegben érkezett befektetés olyan területekre, mint a fosszilis energiaipar és megújuló energia projektek, ami érzékelteti, hogy jelenleg Kína számára az energiaszektor az elsőszámú prioritás. A fejlett ipari gyártószektor, mint a gépjárműipar és ipari berendezések, valamint az információs és telekommunikációs szektor szintén fontos területek a kínai befektetők számára. Fontos megemlíteni az áruforgalom és infrastruktúra, valamint az olyan megnövekedett értékű szektorokat is, mint a biotechnológia és a pénzügyi szektor. Ami különösen újdonságként jelent meg a kínai befektetők részéről, és súlya nagy mértékben növekedett az elmúlt 2 évben, az a mezőgazdasági és élelmiszeripari befektetések, valamint az ingatlanszektor (RHODIUM GROUP 2016).

A válság eseti lehetőségeket nyitott meg a kínai befektetők előtt, például az állami vagyon privatizációja során Portugáliában vagy Görögországban (HANEMANN, TH. – HUOTARI, M. 2015). A kínai tőke Európába való beáramlásának növekedése azonban továbbra is töretlen, a 2016-os év során például mintegy 76 százakkal ugrottak meg a kínai befektetések, ami mintegy 35 milliárd eurónyi közvetlen befektetést jelentett az európai piacokon (WEINLAND, D. et al. 2017)

Az uniós helyzetképen túlmutatóan célszerű egyes nagy uniós nemzetgazdaságok kínai gazdaságpolitikáját is megvizsgálni. A választás arra a két országra esett, amelyeknek a kínai gazdasági kapcsolatai – az utóbbi évek diverzifikációja ellenére – még mindig magasan a legélénkebbek az EU országokon belül. továbbiakban Nagy-Britanniát, valamint Németországot vizsgáljuk meg közelebbről, ugyanis nem csupán Európa két legerősebb gazdasága, de a kínai befektetések legfőbb célpontjai is egyben, ezen kívül Németország különösen fontos szerepet játszik az Európai Unió politikájának formálásában is.

## **Hagyományosan élénk és perspektivikus kínai-brit kapcsolatok**

### *A brit-kínai politikai, gazdasági és kulturális kapcsolatok fejlődése*

Nagy-Britannia több ok miatt is speciális helyzetben van Kínával kapcsolatban, amennyiben az európai országokat vizsgáljuk. A kontinens országai közül a briteknek van a legnagyobb gyarmati örökségük

Kínában. Ez az örökség az 1980-as évektől kiéleződő külpolitikai és diplomáciai feszültségektől kezdve egészen Hong Kong városának 1997-es visszaadásáig erősen érezte a hatását. A brit-kínai kapcsolatok azonban jelentősen javultak az 1990-es évek vége óta, amit az elmúlt évek eseményei is bizonyítanak. Ilyennek tekinthetjük Hszi Csin-ping elnök 2015. októberi látogatását az Egyesült Királyságba, amit George Osborne akkori pénzügyminiszter az észak-nyugat kínai Hszincsiang tartományba tett útja készített elő. Utóbbi látogatás is kifejezetten az „Egy Öv, Egy Út”, tehát az Új Selyemút kezdeményezésének támogatása céljából valósult meg (HM TREASURY 2015). Az említett tartomány egyike Kína azon régióinak, ahol az Új Selyemút haladna át. Az Egyesült Királyság kormányának támogatását élvező China-Britain Business Council 2015-ös jelentése szerint Hszincsiang mellett további 12, a tervezett útvonalban és gazdaságfejlesztésben érintett kínai tartomány tartogat üzleti lehetőségeket a brit cégek számára, az alábbi ágazatokban: infrastruktúrafejlesztés, pénzügyi szolgáltatások, szállítás és logisztika, mezőgazdaság, energia ipar, internetes kereskedelem és egészségügy (CBBC 2015).

Az Új Selyemúttal szembeni brit proaktív megközelítést jelzi továbbá az is, hogy az ország 2015. márciusában belépett a pekingi székhelyű Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bankba (AIIB), mint nemzetközi pénzügyi intézménybe, amely elsősorban az Új Selyemút költségeit hivatott finanszírozni. Az AIIB jegyzett tőkeállománya 100 milliárd amerikai dollár, egymillió, egyenként százezer dollár értékű részvényre osztva. A bank adatai alapján az Egyesült Királyság a részvények 3,32 százalékát birtokolja, ami az 53 tagállam közül a kilencedik legnagyobb érték (AIIB 2017).

Ha a nemzetközi politikai viszonyokat vizsgáljuk és figyelembe vesszük a hegemon ciklusok elméletét (GILPIN, R. 1981), akkor olyan folyamatokat tapasztalhatunk, mint az Amerikai Egyesült Államok vezette nyugati világrend (melynek Nagy-Britannia is a tagja) hanyatlása és Kína felemelkedése (ESZTERHAI, V. 2017). A Kína által kezdeményezett Új Selyemút koncepciójának egyik legnagyobb kételkedője és kritizálója éppen az USA, melynek geopolitikai okok miatt nem érdeke az OBOR megvalósulása. A britek ennek ellenére léptek be a 2014-ben alapított és Peking vezette Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bankba, ami után Washington csalódottságának adott hangot. Az ilyen egyoldalú lépések növelhetik a távolságot a brit és az amerikai, továbbá a kínai befolyással szemben kritikus hangot is megütő EU-s érdekek között (SUMMERS, T. 2015).

Nagy-Britannia tehát hajlandó megtenni egy ilyen lépést a legnagyobb szövetségesse beleegyezése nélkül is, ami jelzi egyrészt az angol külpolitikai gondolkodás határozottságát, másrészt azt, hogy nem látnak akkora geopolitikai fenyegetést az OBOR-ban, mint az Egyesült Államok. A Brexit után pedig az országnak még nagyobb szüksége lehet a Kína jelentette üzleti és kereskedelmi lehetőségekre.

Az Új Selyemút koncepciója azonban lényegében csak egy részét alkotja a kétoldalú brit-kínai kapcsolatoknak. Az említett államok között kiterjedt gazdasági, illetve egyre dinamikusabban fejlődő kulturális, oktatási és turisztikai kapcsolat is van. A két ország 2015-ben átfogó stratégiai partnerséget kötött egymással a XXI. századra, ami az ázsiai országban a legmagasabb kategóriának számít. Kínában azokat az országokat tartják számon átfogó stratégiai partnerként, amelyekkel a kétoldalú együttműködésnek a legnagyobb jelentőséget tulajdonítják (KÜKÜM 2017). A brit vezetés és üzleti szféra proaktívan közelíti meg az OBOR-t, illetve Kína is integrálta a kezdeményezést a két ország közötti bilaterális kapcsolatok és együttműködések kiterjedt rendszeréhez (CBBC 2015). Ezt bizonyítja az is, hogy az átfogó stratégiai partnerségről szóló megállapodásban a felek kifejezték a kölcsönös érdeklődést és támogatást egymás jelentősebb kezdeményezései, az Új Selyemút és az Egyesült Királyság Nemzeti Infrastruktúra Terve, illetve az „Északi Erőmű” (Northern Powerhouse) projekt iránt (FCO 2015). George Osborne korábban említett 2015-ös látogatása Urumcsiba (Hszincsiang tartományba) is jelentős, ugyanis egy helyi vállalat, a Hualing Industry & Trade (Group) 1.2 milliárd font értékben fektetett be a Northern Powerhouse projektbe (HM TREASURY 2015).

A bilaterális kereskedelem 2004 óta fokozatosan növekszik a két ország között. Az UKTI (UK Trade & Investment) brit kormányügynökség adatai szerint több mint 500 kínai vállalat tevékenykedik az országban. Kína jelenleg az Egyesült Királyság második legnagyobb kereskedelmi partnere, a brit statisztikák szerint 2012-ben a kínai-brit árukereskedelem értéke 63,1 milliárd dollár volt, ami 7,5 százalékos növekedést mutat az előző évhez képest. Ebből a kínai export értéke 46,3 milliárd dollár volt, míg a Nagy-Britanniából történő importé 16,8 milliárd dollár. Utóbbi 15,5 százalékos növekedést jelent, ezzel az európai államok közül az Egyesült Királyság vált

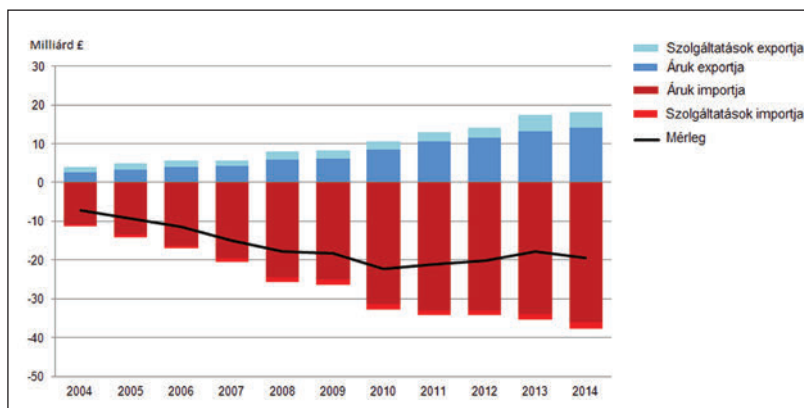
Kína legnagyobb kereskedelmi partnerévé. 2013-ban a két ország közötti árukereskedelem értéke meghaladta a 70 milliárd amerikai dollárt.

ország	export (millió £)	összes export %-a	rangsor	import (millió £)	összes import %-a	rangsor
USA	37 350	12,8	1	28 193	6,8	4
Németország	31 078	10,6	2	61 735	14,9	1
Hollandia	23 022	7,9	3	32 223	7,8	3
Franciaország	18 846	6,4	4	25 003	6,0	5
Írország	18 333	6,3	5	12 106	2,9	10
Kína	14 075	4,8	6	36 130	8,7	2
Belgium és Luxemburg	12 554	4,3	7-8	21 650	5,2	6-7
Spanyolország	9 047	3,1	9	13 504	3,3	9
Olaszország	8 892	3,0	10	17 021	4,1	8

2. táblázat: Nagy-Britannia fő export és import partnerei, 2014.

Adatforrás: Office for National Statistics, UK

Az elmúlt húsz évben a BRICS (Brazília, Oroszország, India, Kína és Dél-Afrikai Köztársaság) országok gazdasági fejlődése hozzájárult a világ gazdaság átrendeződéséhez. Az említett államok közül egyedül Kínának van jelentős hatása az Egyesült Királyság exportjára és importjára. 2014-ben az ázsiai ország számított a britek hatodik legnagyobb export, illetve második legnagyobb import partnerének.



15. ábra: Nagy-Britannia és Kína külkereskedelmi mérlege, 2004–2014.

Adatforrás: Office for National Statistics, UK

Kína kereskedelmi partneri jelentősége 2004 óta folyamatosan növekszik a brit gazdaság számára, export és import tekintetében egyaránt. Az árukereskedelem dominál a két ország között. Az árukereskedelmi deficit pedig nőtt a vizsgált időszak elején, de a 2010-es évtizedben már megállt a növekedése (2014-ben 22 milliárd font volt). Nagy-Britannia leginkább közlekedési eszközöket és vegyipari termékeket exportál Kínába. A Kínából érkező legfontosabb árucikkek az elektronikai termékek, a textíliák és nyersanyagok, illetve a játékipar termékei. A pénzügyi és kereskedelmi szolgáltatások súlya is felívelőben van a két ország között. A brit HSBC bank és a Royal Bank of Scotland eddig is jelen voltak Kínában, utóbbi társalapításban részt vett az ázsiai ország első értékpapír vegyesvállalatának létrehozásában is. Ugyanakkor a kínai szolgáltató szektor nagy-britanniai terjeszkedése is folyamatosan zajlik. A China Telecom pl. mobil kommunikációs szolgáltatásokat nyújt, továbbá az öt legnagyobb kínai kereskedelmi bank leányvállalatokat alapított Londonban (IFENDRC 2014).

2012-ben 2775 milliárd dollárnyi kínai befektetés érkezett az Egyesült Királyságba. Az ország eddig is a legnagyobb részese volt Európában a közvetlen külföldi befektetéseknek, ezért nem meglepő, hogy a legnépszerűbb európai befektetési célponttá vált Kína számára. Minden idők eddigi legnagyobb befektetése a kínai ABP (Advanced Business Park) ingatlanfejlesztő cég 1,2 milliárd font értékű beruházása volt 2013-ban a londoni Royal Albert Dock-ba, Newham városrészben. Irodakomplexumok, szállások és boltok kerültek kiépítésre, melyek kifejezetten az ázsiai cégeket kívánják rávenni arra, hogy ide helyezték az európai központjukat. A beruházás területét ezért Asian Business Park-nak is hívják. Megemlíthető még a Dalian Wanda Group 720 millió fontos, szintén ingatlanfejlesztési befektetése is a Southwest London Hotel projektbe. Továbbá a Huawei bejelentette, hogy 1,2 milliárd fontot áldoz arra, hogy megalapítsa londoni székhelyeit (IFENDRC 2014). A befektetések vélhetően a jövőben is folytatódni fognak, ugyanis mindkét fél igyekszik elmélyíteni a kereskedelmi együttműködést, illetve csökkenteni a befektetések akadályozó tényezőit. Ennek jeleként 2016-ban egy kormányközi konferencián (8<sup>th</sup> UK-China Economic and Financial Dialogue) az érdekelt felek ígéretet tettek a makrogazdasági politikák és a pénzügyi szabályozások összehangolására (HM TREASURY 2016).



Az átfogó stratégiai partnerség részét alkotják a különböző oktatási, kulturális, turisztikai és környezetvédelmi együttműködések és megállapodások is. A kormányok támogatják a diákok egymás országába való utazását, tanulmányait és gyakornoki programjait, illetve az angol és a mandarin kínai nyelv elsajátítását. Ezeket segítik elő angol részről a Generation UK-China, illetve a kifejezetten nyelvtanulással foglalkozó Mandarin Excellence programok. Utóbbiban közel ötezer diák vesz részt (FCO 2016). A British Council, az Egyesült Királyság nemzetközi kulturális és oktatási szervezete 2013-ban kiadott egy jelentést arról, hogy a következő 20 évben mely idegen nyelvek lesznek a leginkább létfontosságúak az ország számára és miért. A kiadott dokumentum („Languages for the Future”) egy hosszú távú stratégiai elemzésnek számít, mely bevallotta a politikai döntéshozók támogatására is íródott. Különböző gazdasági, geopolitikai, kulturális és oktatási faktorok és mutatók összesítése alapján egy tíz pontos listát állítottak fel, a mandarin kínai ezen a negyedik helyen szerepel a spanyol, az arab és a francia mögött, megelőzve a németet, a portugált, az olaszt, az orosz, a törököt és végül a japánt. A lista összeállításakor figyelembe vették Nagy-Britannia üzleti szükségleteit, tengerentúli befektetési célpontjait, illetve diplomáciai és biztonságpolitikai prioritásait is. Az első kulturális bilaterális program (The 2015 UK-China Year of Cultural Exchange) 2015-ben zajlott a két ország között, ennek keretein belül mindkét országban két millió ember vett részt különböző rendezvényeken: pl. a William Shakespeare és Tang Xianzu drámaírók örökségét ápoló művészeti programokban (TINSLEY, T. – BOARD, K. 2013).

### *Nagy-Britannia és Kína nagyszabású projektjei*

Kína jelenlegi, rendkívül grandiózus kezdeményezése az Új Selyemút terve, melyet nem meglepő módon a legtöbb ország vizsgál, hogy hogyan, miként is profitálhatna a projektből. A szárazföldi Új Selyemút pontos útvonalairól egyelőre nincsenek hivatalos tervek, inkább csak elképzelések, ennek megfelelően az OBOR által érintett országok köre (mely eddig több mint 60 darabot számlál) sem tisztázott még teljesen. Valamennyi tervezett útvonal a kontinentális Európa területén haladna át, elkerülve ezzel a Brit-szigeteket (SUMMERS, T. 2016). Földrajzi szempontból nézve az ország az Új Selyemút tervezett szárazföldi és

tengeri útvonalaihoz képest egyaránt periférikus helyzetben van. Ebből arra következtethetnénk, hogy a vonatkozó (elsősorban külügyi és pénzügyi) politika marginális jelentőséget tulajdonít a kezdeményezésnek. A valóság ezzel szemben az, hogy az angol gondolkodást kevésbé korlátozzák a geográfiai kötöttségek. A pekingi brit nagykövetség és Kína Központi Tervező Minisztériuma közös szerkesztésében (utóbbi az ország fejlesztési tervdokumentumainak összeállításával foglalkozik) 2014-ben megjelent egy kínai nagybefektetőknek szóló kézikönyv (UK Investment Guide for Chinese Investors) a Nagy-Britanniába történő beruházásokkal kapcsolatos információkról és annak előnyeiről. Brit részről ebben kedvező földrajzi helyzetről írnak: az ország Európa és az Amerikai Egyesült Államok között helyezkedik el, ezáltal könnyű onnan elérni mindkét hatalmas piacot (IFENDRC 2014).

Mit tud egymásnak kínálni a két ország? Miért lehet vonzó befektetési célpont Nagy-Britannia a kínaiak számára? Ezek a kérdések gyakran felmerülnek a hivatalos brit policy dokumentumokban, illetve a fentebb említett UK Investment Guide for Chinese Investors című kézikönyvben is. Alapvetően leszögezhető, hogy valamennyi vizsgált dokumentum pozitív és bizakodó hangvételű a brit-kínai partnerséggel kapcsolatban. Az egybehangzó megállapítások szerint az Európai Unió és az Egyesült Királyság egyaránt profitálhatnak Kína felemelkedéséből. Mindenhol megemlítik a britek elkötelezettségét a gazdasági nyitáshoz, a kiszámítható jogi és szabályozó rendszereit és tőkepiacát, illetve az ország nagy múltját a kreativitás, a tudományos élet és az innováció terén. Megjelennek még az élvonalbeli brit tervezés („planning”) és a világszínvonalú egyetemek által nyújtott előnyök is, amik szintén vonzóvá tehetik az országot a kínai befektetők számára. Kínai részről kiemelik, hogy az Egyesült Királyságba történő befektetések kölcsönösen előnyösek mindkét fél számára. Elősegítik az innovációt és a fejlődést Kínában és hozzájárulnak a brit gazdaság növekedéséhez. Az ázsiai állam bármely más országnál nagyobb üzleti lehetőségeket, továbbá az ENSZ Biztonsági Tanácsának állandó tagjaként potenciális partneri lehetőséget tartogat az Egyesült Királyság számára a nemzetközi ügyek intézésében (FCO 2010).

A brit dokumentumok szerint ezek az említett tényezők mentesek az OBOR lehetséges útvonalaival kapcsolatos földrajzi kötöttségektől. Bizonyíték erre a brit Northern Powerhouse projekt és az Új Selyemút kezdeményezése közötti együttműködés is. A Northern Powerhouse

célja Észak-Anglia gazdasági növekedésének fellendítése Manchester, Liverpool, Sheffield, Newcastle és Leeds városokra fókuszálva, ezáltal London és a dél-nyugati országrész túlsúlyának csökkentése (HM GOVERNMENT 2015) Hszi Csin-ping 2015-ös angliai látogatásakor David Cameron miniszterelnök bejelentette, hogy a Northern Powerhouse koncepciója kínai támogatást is élvez (GRACIE, C. 2015). Ennek részeként 2016-ban Manchesterben létesült az első Londonon kívüli közvetlen légi járat az Egyesült Királyság és Kína (Peking) között a Hainan Airlines jóvoltából. Szintén a látogatás során jelentették be a 130 millió fontos „China Cluster” projektet. A „China Cluster” célja, hogy a manchesteri reptéren, illetve a mellette felépített irodakomplexumokon keresztül lehetőséget (és „hub”-ot) biztosítson a kínai cégek számára az angliai terjeszkedéshez és befektetésekhez, fellendítve ezzel az északi régió gazdaságát is, ami összhangban van a Northern Powerhouse célkitűzéseivel. A következő évtizedben becslések szerint legkevesebb 250 millió fontot jelentenek majd ezek a beruházások az ország számára, ennek kétharmada pedig várhatóan az észak-angliai régióban fog összpontosulni a növekvő munkahelyek, a gazdasági aktivitás, illetve a turisták száma miatt (LIU, C. 2015).

### *Lehetőségek a Brexit után*

Felmerül a kérdés: a XXI. századra deklaráltan átfogó stratégiai partnerséget kötő, a brit-kínai kapcsolatok új „aranykoráról” beszélő két ország viszonyára milyen hatással lesz a Brexit? Hszi Csin-ping miniszterelnök 2015-ös angliai látogatása során az egységes EU mellett tette le voksát. Kínának érdeke egy egységes, nyitott és integrált Európai Unió (LIU, L. 2014). Ez illeszkedik a multipoláris világrendet célul kitűző geopolitikai törekvéseihez is. Az integráció hiányából fakadó esetleges brit és EU-s gazdasági visszaesés negatív hatással lehet az üzleti kapcsolatok miatt a kínai gazdaságra. Ezért Nagy-Britannia 2016. június 23-án történt kilépése az Európai Unióból – ami a népszavazást illeti – nemcsak a kontinensen, hanem Kínában is aggodalmat okozott. A kínai félben is megfogalmazódott a kérdés: hogyan tovább a Brexit után, milyen hatással lesz a kilépés a brit-kínai, illetve az uniós-kínai kapcsolatokra?

A britek végleges kilépése az Európai Unióból időigényes és összetett tárgyalási sorozatot követően fog megtörténni. A következményeivel összefüggésben eltérő vélemények láttak napvilágot. Egyaránt fellelhetők

olyan vélemények, miszerint a Brexit káros a világgazdaságra nézve – ezáltal Kínára is – illetve olyanok is, melyek szerint az ázsiai ország gazdaságilag profitálhat a kilépésből. A pesszimista vélekedések szerint a bilaterális EU–Kína befektetési egyezmény és egy lehetséges szabadkereskedelmi egyezmény megkötése (FTA) is veszélybe kerülhetnek a Brexit körüli bizonytalanság negatív hatásai miatt, ahogyan az Új Selyemút kezdeményezése közötti együttműködés is. Kína elvesztheti a legnagyobb európai befektetési célpontjának számító Egyesült Királyságot, mint kaput az EU-s tagállamokba történő befektetéseihez. A legkevésbé kedvező forgatókönyvek szerint az is megtörténhet, hogy Kína Európa más országaiba helyezi át nagyvállalatainak székhelyeit a Brit-szigetektől (GODEMENT, F. – STANZEL, A. 2016).

A pozitív megközelítések szerint a Brexit után az országnak nagyobb mozgástere lesz az új kereskedelmi partnerekkel való megállapodásokban és a kétoldalú szabadkereskedelmi egyezmények megkötésében is. Theresa May miniszterelnök 2017 januárjában a davosi Világgazdasági Fórumon bejelentette, hogy Nagy-Britanniának, mint a szabad piacok és a szabad kereskedelem lehangosabb szószólójának és támogatójának fel kell lépnie egy új vezető szerepért, illetve múltjából fakadóan Európán kívülre is kell tekintenie (WEF 2017). Ebben, és a gazdasági kapcsolatok elmélyítésében Kína kulcsszerepet játszhat. Philip Hammond pénzügyminiszter 2016. november 10-én tett nyilatkozata szerint a brit-kínai kapcsolatok „fontosabbak, mint valaha”, sőt kifejezetten egy új „aranykort” ígért (BBC 2016). A londoni találkozón bejelentették, hogy a kínai CITIC nevű vállalkozás 200 millió fontot fektet be első körben a korábban is említett Royal Albert Docks projektbe. Utóbbi már eddig is egy kínai vállalat, az Advanced Business Park ingatlanfejlesztő cég finanszírozta 1,2 milliárd font értékben. Cserébe az Egyesült Királyság 40 millió fontot fektet be a Peking vezette Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bankba (BIELER, A. 2017). Feltételezések szerint egy kétoldalú brit-kínai szabadkereskedelmi egyezmény megteremthetné a módját annak, hogy a brit tulajdonú bankok, biztosító társaságok és ügyvédi irodák jobban elérhessék a kínai piacot. Történelmileg azonban ezek az egyezmények a készárúk és árucikkek kereskedelmére fókuszáltak, a szolgáltatások kereskedelme nem volt jellemző (REILLY, M. 2017). A Brexit folyamatának végleges lezárásáig várhatóan még évek telnek el. A kilépésről döntő népszavazás óta alig telt el egy év, ezért pontos

következményei a brit-kínai partnerséggel kapcsolatban egyelőre nem tisztázottak. A kezdeti sokkot és bizonytalanságot tárgyalások sorozata követte és követi is napjainkban, elsősorban a befektetésekkel és egy lehetséges szabadkereskedelmi egyezmény megkötésével kapcsolatban. Az Európai Unió továbbra is Kína legnagyobb kereskedelmi partnere, ebben pedig jelentős szerepet játszik a 2017. március 29-én a tényleges kilépési tárgyalásokat megkezdő Egyesült Királyság. Theresa May és Philip Hammond nyilatkozatai és ezek pozitív fogadtatása kínai részről a gazdasági kapcsolatok és a partnerség bővítését és elmélyítését vetítik előre.

### **Németország bizalmatlanága dinamikusan növekvő exportpiacával szemben**

#### *A kínai befektetések Németországban*

Németország az Egyesült Királyság után a második legnagyobb fogadója a kínai befektetéseknek Európában. 2000 és 2014 között mintegy 8,4 milliárd euró összértékben érkezett kínai tőke az országba. 2011 óta, az éves befektetési összegek jelentős növekedésnek indultak, 2016-ban pedig ez az összeg már elérte a 18,8 milliárd eurót, ami hatalmas növekedés a 2014 előtti időszakhoz képest. A legnagyobb vonzó tényező a kínai befektetőknek a világ élvonalába tartozó német ipari, elsősorban gépjárműipari kapacitás jelenti. A két legfontosabb szektor a gépjárműipar és az ipari eszközök és berendezések, ahová mintegy 5 milliárd eurónyi befektetés érkezett, ami érzékelteti a csúcstechnológias gyártási folyamatok és eszközök megismerése iránt tanúsított kínai törekvést. A 2000-es évek eleje óta erre a területre érkezett a kínai befektetések több, mint 65 százaléka. Az utóbbi néhány évben azonban a kínai befektetések olyan területeken is megjelentek, mint a zöldenergia és IT-szektor, valamint a pénzügyi és kereskedelmi szolgáltatások (RHODIUM GROUP 2016).

A kínai befektetések döntő többsége (82 százalék) Németországban működő cégek felvásárlásával vagy cégekbe való részesedés vásárlással kerül, mivel ebben a formában a piacra történő azonnali bejutás garantált, illetve a már meglévő „know-how” rendelkezésre áll. A nagy beruházások helyett főleg a kis és közepes méretű magánkézben lévő német vállalatok felvásárlása vagy részesedés vásárlása a jellemző, nagyrészt az állami

kézben lévő kínai vállalatok által (Casaburi 2016). A kínai vállalatok technológiai ismeretekért cserébe a kínai piachoz való könnyebb hozzáférést biztosítják a német vállalatoknak (RHODIUM GROUP 2016). A legnagyobb kínai befektetések Németországban a Lenovo részesedés vásárlása a Medion-ban 2011-ben (530 millió euró), a Hilite International AVIC általi felvásárlása 2014-ben (473 millió euró) és a Weichai Power's befektetése a Kion Group-ba 2012-ben (467 millió €) (HANEMANN, TH. – HUOTARI, M. 2015).

Németországban a kínai befektetések földrajzi megoszlását megvizsgálva, jól látható, hogy többségében a már meglévő ipari klaszterek területére korlátozódik. Vonzó tényező a zöldmezős beruházások elérhetősége, a célzott befektetésösztönző programok, valamint itt találhatóak meg a legnagyobb vállalatok leányvállalatai, amelyeket a kínai befektetők különösen céloznak. Baden-Württemberg például jelentős befektetéseket vonzott a gépjárműipar és nehézipar, az olyan német vállalatok által, mint pl. a HIB Trim, Putzmeister és Emag Machine Tools. Észak-Rajna-Vesztfália egy másik központja a kínai ipari befektetéseknek, olyan vállalatokkal, mint a Schwing, Kiekert és Tailored Blanks. Frankfurt, amely Németország pénzügyi központja nem meglepő módon erőteljesen vonzza a kínai pénzügyi vállalatokat, mint pl. a Bank of China, az Agricultural Bank of China, ICBC, Bank of Communications, vagy a Fosun kisebbségi részesedésével működő BHF. Hamburg, mint a hajózás és kereskedelem központja ad otthont olyan állami tulajdonú multinacionális kínai vállalatoknak, mint a COSCO vagy az ICBC (HANEMANN, TH. – HUOTARI, M. 2015). Fontos megemlíteni, hogy a kínai állami vállalatok lényeges szerepet játszanak a németországi befektetésekben. Több mint a 60 százaléka a Németországba érkezett kínai tőkének olyan cégtől származik, akikben legalább 20 százalék az állami részesedés (Casaburi 2016).

Érdeemes azzal is foglalkozni, hogy a kínai befektetések milyen lehetőségeket kínálhatnak a német gazdaság és a német vállalkozások számára. Gazdasági szempontból a befektetések növekvő áramlása Kínából Németországba fokozatosan megkönnyítené a Németország és Kína közötti kölcsönös befektetések egyensúlyát, ami megerősítené a két piac és az elosztóhálózat összekapcsolódását, valamint a kínai befektetések munkahelyeket és hozzáadott értéket is teremthetnek, és így hozzájárulhat az általános gazdasági növekedéshez (JUNGBLUTH, C. 2014).



Ahogy látható Kína egyedülálló lehetőségeket kínál Európa számára az olyan nagyszabású projektekkel, mint pl. az OBOR, ugyanakkor meg kell említeni, hogy aggodalmak is felmerülnek európai részről a kínai befektetések és maga a kínai állam természetéhez kötődően. Ezek az aggodalmak elsősorban a kínai gazdasági modell, a politikai rendszer és Kína nemzetközi rendszerben elfoglalt szerepével kapcsolatos szélesebb körű fenntartásokkal kapcsolatosak, ami sokszor a kedvezményezett ország szempontjából a befektetésekkel kapcsolatos kockázatok újraértékelését követeli meg. Rendkívül fontos lenne egy olyan kétoldalú beruházási megállapodás kötése, amely a meglévő piaci hozzáféréssel szembeni aszimmetriát segítené kiküszöbölni, az uniós vállalatok számára az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében (HANEMANN, TH. – HUOTARI, M. 2015).

### *A német politikai törekvések Kína irányába*

Németország rendkívül komolyan gondolja, hogy felelőssége és kötelessége van a globális környezet szennyezés visszaszorításában. A klímaváltozás és a környezetvédelem területén mindkét fél nagyra értékeli a meglévő környezetvédelmi és éghajlat-változási partnerséget, és üdvözli a fokozott együttműködést az alacsony szén-dioxid és egyéb üvegházhatású gázok kibocsátásával, a környezetvédelmi szabályozások további kiterjedésével és a fenntartható fogyasztással kapcsolatban. Továbbá a jövőben is elkötelezettek a szoros együttműködés irányába az energiahatékonyság növelése és a megújuló energiák használatának növelése érdekében (GERMAN FEDERAL GOVERNMENT 2014).

Németország a környezetügy mellett, fontosnak gondolja, hogy Kínát egy nyitottabb, és ezáltal egy demokratikusabb társadalom felé mozdítsa el, ami erőteljesen megjelent célkitűzései között a 2013-as pekingi tárgyalások során, amelyek a következők voltak: 1.) Kína integrációjának támogatása a nemzetközi intézmények és szervezetek sorába 2.) a kínai gazdasági és politikai liberalizáció előremozdítása nagyfokú gazdasági és diplomáciai együttműködéssel 3.) biztosítani Németország gazdasági érdekeit globális kereskedelmi hatalomként a kínai piacon, különösen a nyílt piacra jutás és a szellemi tulajdon hatékony védelme mellett. Utóbbi téren Németország különösen kiszolgáltatottá válhat egy technológia-intenzív ágazatait tudatosan fejlesztő (WÜBBEKE, J. et al. 2016), és a német



technológiai cégekbe befektető Kínával szemben. Mindhárom cél nagy kihívás a jelenlegi geopolitikai és gazdasági környezetben (HEILMANN, S. 2014).

A jövőbeni együttműködés során fontos, hogy Németország és az EU felmérje jelenlegi korlátait. Az a törekvés, hogy Kínát európai stílusú demokráciává változtassuk külső tanácsadással irreális és le kell kerülnie a politikai napirendről (HEILMANN, S. 2014). Kína politikai modernizációját magának a kínai népnek kell előremozdítania, ha ennek szükségét érzi. A kínai civilizáció olyan régre nyúlik vissza és annyira eltér az euroatlanti felfogástól és gondolkodástól, hogy sem az amerikaiak sem az európaiak nem tudnak mágikus receptet adni, amelyek megnyitják az utat a demokráciához Kínában (CUNHA, A. 2017). Németországnak és Európának el kell kerülnie, hogy Kína és az USA közötti erőteljes nagyhatalmi rivalizálásba szoruljon, amely akadályozza az alapvető európai érdekeket: az ázsiai és csendes-óceáni térség lehető legnagyobb nyitottságának elérését és megőrzését (CUNHA, A. 2017).

## **Összegzés**

Az új selyemút kezdeményezés és rajta keresztül Kína gazdasági és diplomáciai befolyásának erőteljes növekedése jelentős kihívások elé állítja a világ vezető hatalmait. A sajátos döntéshozatali szerkezetű Európai Unió számára pozícióinak kialakítása még nehezebb feladatot jelent. Az egyértelműen kijelenthető, hogy az EU és tagállamai elkötelezettek a kapcsolatok bővítése és intézményesítése irányában.

Az már azonban nehéz kérdés, hogy a kapcsolatok elmélyítése milyen célok mentén haladjon. Az egyes tagállamok érdekei ugyanis jelentősen eltérhetnek, és jelenleg többnyire versenyeznek is egymással a kínai befektetőkért. A közös érdekeket érvényesítő egységes uniós fellépés még várat magára. Ennek nem kedvez az Uniót sújtó számos egyéb akut válságtűnet sem, amely prioritásban hátrébb sorolja az EU kínai stratégiájának a kialakítását.

A Kínával fennálló külkereskedelmi mérleg javítása, a Kínába irányuló export ösztönzése mindenütt fontos cél. A kínai befektetésekhez ugyanakkor már eltérő hozzáállás tapasztalható. Például a magas hozzáadott értékű és technológia-intenzív ágazatokra jelentős mértékben épülő nemzetgazdaságok esetében gyanakvás és óvatosság is tapasztalható, míg

a kevésbé fejlett tagállamokban azonban fenntartások nélkül új fejlesztési erőforrásként tekintenek a kínai tőkére. Kína mindeközben tudatosan eltérő stratégiákkal közelít az egyes uniós tagállamokhoz, nyilván az EU összetett döntéshozatali mechanizmusában és szervezeti felépítményében a kínai félnek nehéz is lenne azonosítani egyértelműen a saját érdekeit.

A bizonytalanság nem csökken, ha a földrajzi tárgykört az EU magtérsegeire szűkítjük. A hagyományosan erős kínai kapcsolatokat ápoló és az EU-tól távolodó Nagy-Britannia perspektívát lát kínai kapcsolatainak fejlesztésében, még annak ellenére is, hogy az EU-ból kilépve legszorosabb szövetségesévé váló USA ellene van Kína kiteljesedő nemzetközi szerepvállalásának. Németország azonban már óvatosabb a kínai befektetésekkel szemben. Németország európai befolyását is jelzi, hogy ez a hozzáállás tükröződik számos uniós szintű, kínai kapcsolatokkal foglalkozó politikaalkotási munkaanyagban is. A kínai gazdasági befolyásszerzéssel szembeni részben bizalmatlan magatartás mögött leginkább a gazdasági pozíciók és a versenyképességet biztosító innovációk féltése áll (valamint politikai értékrendi megfontolások is felmerülnek). Mindenesetre a már most is meghatározó kínai piaci pozíciók (Németország exporttevékenysége szempontjából legalábbis meghatározó) megtartása is fontos cél, ezért e bizalmatlanság messze nem hasonlítható ahhoz, amelyet az USA táplál a kínai kezdeményezésekkel szemben.

A kialakult helyzetben tehát mind az európai szereplők, mind Kína még keresi az egyértelmű érdekeit, amelyek mentén – az egyébként mindkét fél által kívánt – kapcsolatépítések elmélyíthetők. Európa tehát minden bizonnyal – az amerikai reakcióktól eltérően – nyitott marad a kínai kezdeményezésekre. Így Európa akarva-akaratlan partner lesz az új kínai nagyhatalmi szerepek kibontakozásában, egy óvilági gazdasági térség kimunkálásban.

## Irodalomjegyzék

- AIIB 2017: Members and Prospective Members of the Bank. – Asian Infrastructure Investment Bank. – <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> – 2017. 09. 30.
- BBC 2016: China trade ,more important than ever to the UK'. – BBC. – <http://www.bbc.com/news/uk-politics-37934784> – 2017.09.30.

- BIELER, A. 2017: The Future of UK-China Relations Post-Brexit – China as a Hope Project. – The Online Journal of the China Policy Institute, China Policy Institute. – <https://cpianalysis.org/2017/03/02/the-future-of-uk-china-relations-post-brexit-china-as-a-hope-project/#more-101149> – 2017.09.30.
- CBBC 2015: Overview of New Opportunities in China and Beyond. – In: One Belt One Road – A role for UK companies in developing China's new initiative. – London: China–Britain Business Council. Foreign and Commonwealth Office, pp. 18–21. – [http://www.cbbsc.org/cbbc/media/cbbc\\_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf](http://www.cbbsc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf) – 2017. 09. 30.
- CUNHA, A. 2017: Paving the New Silk Road: The Evolution of the Sino-German Strategic Partnership. – Observatório Político. – Working Paper (67): pp. 1–18. – [http://www.observatoriopolitico.pt/wp-content/uploads/2017/01/WP\\_67\\_AC.pdf](http://www.observatoriopolitico.pt/wp-content/uploads/2017/01/WP_67_AC.pdf) – 2017. 09. 30.
- CSIZMADIA N. 2016: Geopillanat – A 21. század megismerésének térképe. – Budapest: L'Harmattan
- ESZTERHAI, V. 2017: Kína 2050-ben. – Budapest: Pallas Athéné Geopolitikai Kutatóintézet – <http://www.geopolitika.hu/hu/2017/06/19/kina-2050-ben/> – 2017. 10. 06.
- EUEA PRESS 2013: EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation. – Brussels: European Union External Action, pp. 1–16. – [http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/eu-china\\_2020\\_strategic\\_agenda\\_en.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/eu-china_2020_strategic_agenda_en.pdf) – 2017.09.30.
- EUEA PRESS 2016: Joint communication to the European Parliament and the Council: Elements for a new EU strategy on China. – Brussels: European Union External Action, pp. 1–19. – [http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint\\_communication\\_to\\_the\\_european\\_parliament\\_and\\_the\\_council\\_-\\_elements\\_for\\_a\\_new\\_eu\\_strategy\\_on\\_china.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf) – 2017.09.30.
- EUROPEAN COMMISSION 2006: Communication from the Commission to the Council and the European Parliament: EU – China: Closer partners, growing responsibilities. – Brussels: Commission of the European Communities. COM 631 final, pp. 1–12. – [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/october/tradoc\\_130875.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/october/tradoc_130875.pdf) – 2017.09.30.
- EUROPEAN UNION PRESS 2012: EU-China Summit. EU Relations with China. – Brussels: European Union Press, pp. 1-4. – <http://www.consilium.europa.eu/media/default.do?media=1&lang=en>

europa.eu/uedocs/cms\_data/docs/pressdata/EN/foraff/127836.pdf – 2017. 10. 08.

FCO 2010: The UK and China: A Framework for Engagement. – London: Foreign & Commonwealth Office – <https://www.ncuscr.org/sites/default/files/migration/uk-and-china.pdf> – 2017. 09. 30.

FCO 2015: UK-China Joint Statement. – London: Foreign & Commonwealth Office – <https://www.gov.uk/government/news/uk-china-joint-statement-2015> – 2017. 09. 30.

FCO 2016: Joint Statement of the 4<sup>th</sup> Meeting of the UK–China High-Level People to People Dialogue. – London: Foreign & Commonwealth Office – [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/574896/Joint\\_Statement\\_EN.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/574896/Joint_Statement_EN.pdf) – 2017. 09. 30.

GERMAN FEDERAL GOVERNMENT 2014: Joint Declaration between Germany and China. – Berlin: German Federal Government – <https://www.bundesregierung.de/Content/EN/Pressemitteilungen/BPA/2014/2014-03-28-china-declaration.html> – 2017. 09. 30.

GILPIN, R. 1981: War and Change in World Politics. – Cambridge: Cambridge University Press

GODEMENT, F. – STANZEL, A. 2016: China and Brexit: What's in it for us? China analysis special issue. – London: European Council of Foreign Relations – [http://www.ecfr.eu/page/-/CA\\_MES\\_2016.pdf](http://www.ecfr.eu/page/-/CA_MES_2016.pdf) – 2017. 09. 30.

GRACIE, C. 2015: Northern Powerhouse project has 'Chinese backing' – David Cameron. – BBC. – <http://www.bbc.com/news/uk-34607588> – 2017. 09. 30.

GYURIS F. 2017: A kínai gazdasági csoda okai és korlátai. – Földrajzi Közlemények 141 (3): pp. 275–287.

HANEMANN, TH. – HUOTARI, M. 2015: Chinese FDI in Europe and Germany: Preparing for a New Era of Chinese Capital. – Berlin: Mercator Institute for China Studies – Rhodium Group – [http://rhg.com/wp-content/uploads/2015/06/ChineseFDI\\_Europe\\_Full.pdf](http://rhg.com/wp-content/uploads/2015/06/ChineseFDI_Europe_Full.pdf) – 2017.09.30.

HEILMANN, S. 2014: Niche Diplomacy at Work: Germany's Catalytic Role in European-Chinese Relations. – Berlin: Mercator Institute for China Studies, pp. 1–7. – [http://www.merics.org/fileadmin/templates/download/china-monitor/China\\_Monitor\\_No\\_21.pdf](http://www.merics.org/fileadmin/templates/download/china-monitor/China_Monitor_No_21.pdf) – 2017. 09. 30.

- HM GOVERNMENT 2015 The Northern Powerhouse: One Agenda, One Economy, One North. – London: HM Government – [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/427339/the-northern-powerhouse-tagged.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/427339/the-northern-powerhouse-tagged.pdf) – 2017. 09. 30.
- HM TREASURY 2015: Chancellor makes historic first visit to China's North West. – London: HM Treasury – <https://www.gov.uk/government/news/chancellor-makes-historic-first-visit-to-chinas-north-west> – 2017. 09. 30.
- HM TREASURY 2016: Policy Outcomes of the 8<sup>th</sup> UK-China Economic and Financial Dialogue. – London: HM Treasury, pp. 1–24. – [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/567521/UK-China\\_8th\\_EFD\\_policy\\_outcomes\\_paper.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/567521/UK-China_8th_EFD_policy_outcomes_paper.pdf) – 2017. 09. 30.
- HUOTARI, M. – GASPERS, J. – EDER, T. – LEGARDA, H. – MOKRY, S. 2017: China's emergence as a global security actor. – Papers on a: Strategies for Europe. – MERICS, pp. 9–11.
- IFENDRC 2014: UK Investment Guide for Chinese Investors. – Institute of Foreign Economy, National Development and Reform Commission. – <http://www.mckinseychina.com/wp-content/uploads/2014/04/ndrc-uk-china-investment.pdf> – 2017. 09. 30.
- JUNGBLUTH, C. 2014: Going Global, Going West! Chinese Direct Investment in Germany. – Bertelsmann Stiftung, Asia Policy Brief (3): pp. 1–8. – [http://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/user\\_upload/Asia\\_Policy\\_Brief\\_2014\\_03\\_e.pdf](http://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/user_upload/Asia_Policy_Brief_2014_03_e.pdf) – 2017. 10. 05.
- KÜKÜM 2017: A legmagasabb szintre került a magyar-kínai együttműködés. – Budapest: Külgazdasági és Külügyminisztérium – <http://www.kormany.hu/hu/kulgaszdasagi-es-kulugyminiszterium/hirek/a-legmagasabb-szintre-kerult-a-magyar-kinai-egyuttmukodes> – 2017. 09. 30.
- LIU, C. 2015: Manchester Airport becomes catalyst for links with China. – China Daily – [http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-11/13/content\\_22443776.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-11/13/content_22443776.htm) – 2017. 09. 30.
- LIU, L. 2014: China. – In: MÖLLER, A. – OLIVER, T.: The United Kingdom and the European Union: What would a “Brexit” mean for the EU and other States around the World? – Berlin: Deutsche Gesellschaft für Auswärtige Politik, pp. 35–39. – <https://dgap.org/de/article/getFullPDF/25763> – 2017.09.30.

- OTERO-IGLESIAS, M. – HUOTARI, M. – SEAMAN, J. – EKMAN, A. 2015: Introduction: Dissecting and re-assembling Europe-China relations. – In: HUOTARI, M. – OTERO-IGLESIAS, M. – SEAMAN, J. – EKMAN, A. (eds.): Mapping Europe–China Relations: A Bottom-Up Approach. European Think-tank Network on China. – Berlin: Mercator Insitute for China Studies pp. 7–15. – [http://www.iai.it/sites/default/files/2015\\_etnc\\_report.pdf](http://www.iai.it/sites/default/files/2015_etnc_report.pdf) – 2017. 09. 30.
- PEARLMAN, J. 2009: The time for waiting is over: China has taken its great political leap forward. – Sydney: The Sydney Morning Herald – <http://www.smh.com.au/world/the-time-for-waiting-is-over-china-has-taken-its-great-political-leap-forward-20091221-la21.html> – 2017. 10. 06.
- REILLY, M. 2017: BREXIT, China and the prospects for an FTA. – China Policy Institute. – <https://cpianalysis.org/2017/02/28/brexit-china-and-the-prospects-for-an-fta/> – 2017.09.30.
- RHODIUM GROUP 2016: Reaching New Heights: An Update on Chinese investment into Europe. – Baker & McKenzie – CICC. – [http://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2016/03/reaching-new-heights/ar\\_emea\\_reachingnewheights\\_mar16.pdf?la=en](http://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2016/03/reaching-new-heights/ar_emea_reachingnewheights_mar16.pdf?la=en) – 2017. 09. 30.
- SUMMERS, T. 2015: UK-China relations: Navigating a changing world. – In: HUOTARI, M. – OTERO-IGLESIAS, M. – SEAMAN, J. – EKMAN, A. (eds.): Mapping Europe–China Relations: A Bottom-Up Approach. European Think-tank Network on China. – Berlin: Mercator Insitute for China Studies pp. 84–88. – [http://www.iai.it/sites/default/files/2015\\_etnc\\_report.pdf](http://www.iai.it/sites/default/files/2015_etnc_report.pdf) – 2017. 09. 30.
- SUMMERS, T. 2016: The United Kingdom: A Platform for Commercial Cooperation. – In: PUTTEN VAN DER, F.-P. – SEAMAN, J. – HOUTARI, M. – EKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. (eds.): Europa and China's New Silk Roads. – A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC). – [https://www.merics.org/fileadmin/user\\_upload/downloads/Allgemeine\\_PDF/etnc-report-2016.PDF](https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/Allgemeine_PDF/etnc-report-2016.PDF) – 2017. 09. 26.
- TINSLEY, T. – BOARD, K. 2013: Languages for the Future. – London: British Council – <https://www.britishcouncil.org/sites/default/files/languages-for-the-future-report.pdf> – 2017. 09. 30.
- WEF 2017: Theresa May at Davos 2017: Her speech in full. – <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/theresa-may-at-davos-2017-her-speech-in-full/> – 2017. 09. 30.

- WEINLAND, D. – CHAZAN, G. – MITCHELL, T. 2017: Chinese investment in EU dwarfs flow the other way. – Financial Times. – <https://www.ft.com/content/79e3a2b2-d6f7-11e6-944b-e7eb37a6aa8e> – 2017. 09. 28.
- WÜBBEKE, J. – MEISSNER, M. – ZENGLEIN, M. J. – IVES, J. – CONRAD, B. 2016: Made in China 2025: The making of a high-tech superpower and consequences for industrial countries. – Berlin: Mercator Institute for China Studies – [https://www.merics.org/fileadmin/user\\_upload/downloads/MPOC/MPOC\\_Made\\_in\\_China\\_2025/MPOC\\_No.2\\_MadeinChina\\_2025.pdf](https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/MPOC/MPOC_Made_in_China_2025/MPOC_No.2_MadeinChina_2025.pdf) – 2017. 10. 06.



## **II.3. Kína szerepvállalása az Új Selyemút fejlesztés geostratégiai és geoökonómiai kihívásainak kezelésében (Mianmar példáján)**

### **Bevezetés**

Kína számára az Új Selyemút sokkal több, mint egy gazdaságélénkítő kezdeményezés, amellyel gazdasági növekedését képes biztosítani. A programnak a gazdasági dimenzión túl régiófejlesztési, diplomáciai valamint biztonságpolitikai elemei is vannak, az egész jelenséget mind a négy pillér vizsgálatával kell értelmezni. Ez a szempontrendszer különösen azért fontos, mert ebből levonható az a következtetés, miszerint Kína számára a program megvalósítása életbevágó fontosságú, iránta a politikai elhatározottság rendíthetetlen, ebből fakadóan kockázatos, megosztó és hatalmas erőforrásokat felemésztő döntéseket is hajlandó lesz véghezvinni. Mianmar esetében jól megfigyelhető Kína viselkedése hogyan formálódott, amikor stratégiai fontosságú beruházásai veszélybe kerültek.

### **Kína motivációja**

Az Új Selyemút kezdeményezés, különösen annak szárazföldi eleme Kína számára négy fő szempontból lényeges: világpolitikai ambíciói kiteljesítésének eszköze, biztonságpolitikai pozíciójának jelentős megerősítője, az erősen exportorientált gazdaság számára új kiterjesztési pontok teremtője, valamint eszköz az ország hatalmas regionális különbségeinek mérséklésére.

Történelmileg a Selyemút jelentette Kína számára a kapcsolatot a külvilággal, amin keresztül nem csak gazdasági, de kulturális kapcsolatokra is szert tett. A jelenlegi kezdeményezés öt alap pillére közül kettő, a policyk összehangolása és a kultúrák közötti kapcsolat kialakítása ebből a történelmi örökségből merít inspirációt (NORRIS, G. 2015). Kína számára ezen kívül a felvázolt program ambíciója miatt, miszerint a világ lakosságának közel kétharmadát és GDP-jének egyharmadát kívánja bevonni már pusztán meglétével hatalmas nemzetközi presztízt hoz a világpolitikában egyre jelentősebb szerepet vállaló országnak (SHAPIRO, J. L. 2017).

A kínai diplomáciában az ún. Eurázsia fordulat jelentős visszhangot okozott a világban, számos kritika ellenére túlnyomóan pozitív fogadtatásban. Teng Hsziao-ping által a nyolcvanas években lefektetett „béke és fejlődés” koncepciójának kontinuitása elviekben a kezdeményes, aminek fontosságát Hszi Csin-ping többször hangsúlyozta a program bejelentése óta. A jelenlegi gazdaságpolitikai elv, miszerint Kína „win-win” kapcsolatokra törekszik a lefektetett terv jól igazodik jelenlegi formájában, az erősen pozitív fogadtatás ebből fakadt (HABOVA, A. 2015). Az Új Selyemút a kínai–orosz gazdasági és diplomáciai kapcsolatok mélyítésének is egy eszköze, ami jelentős világpolitikai előnyökkel jár Kína számára (NORRIS, G. 2015).

Az ország számára globális szintően jelentős előrelépés volt az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank létrehozása, aminek Kína a fő finanszírozója és mára számos tagországgal rendelkezik. Az Új Selyemút program keretet és jól kommunikálható indokot adott a bank megszületéséhez. A pontos útvonal folyamatos átalakulása miatt Kína tárgyalási pozíciója nagyon kedvező, mivel a potenciális tagországok között éles a verseny; mindenki arra törekszik az ő területén haladjon át a legkritikusabb szakasz. Ennek a stratégiának számos diplomáciai előnye van, de a bizonytalan légkör a pontos tervezés költségeit és kockázatait nagyban megnöveli (NTOUSAS, V. 2016).

Kína világpolitikai helyzetét tovább erősíti, hogy a kezdeményezés sokak számára az Új Marshall-terv néven ismert, valamint az ország még magasabb szintű globalizációjának és integrációjának eszköze, ami a gazdasági spektrumon túlmutat társadalmi és tudományos dimenziókba (SHAO, Y. 2015). Ezen felül a szimbolikus névválasztás a kínai „soft power” erősödéséhez is nagyban hozzájárult (GRIMM, S. 2015).

Az Új Selyemút biztonságpolitikai dimenziója még jelentősebb, mint az eddig vizsgált aspektus. Kína percepciója, hogy a modern történelem során erősen kiszolgáltatott helyzetben volt a világhatalmakkal szemben, és saját érdekeinek szem előtt tartását és érvényesítését fő prioritásának látja (HABOVA, A. 2015). Az exportorientált kínai gazdaság külkereskedelmének 90 százalék tengeri útvonalakon történik, ami hatalmas stratégiai kockázatokkal jár. Kína ezen a kereskedelmi útvonalak szabad hajózását nem tudja önmagának biztosítani egy jövőbeli konfliktus esetén, ezért azokra nehezedő kiszolgáltatottságán elemi érdeke változtatni (VIEN, TH. 2015).

A gazdasági korridorok kialakításakor a Dél-kínai-tengeren átmenő áruforgalom diverzifikálása a cél, ahol az Északi, valamint a Központi korridor kiépítése teljes egészében szárazföldön történne meg, míg a tengeri kereskedelem esetében is a Malaka-szoroson átmenő forgalom mérséklése a cél (VIEN, TH. 2015). A 16. ábrán láthatjuk a tervezett korridorokat.



16. ábra: Az Új Selyemút korridorjai

Forrás: SAHOO, P. 2015

Ahhoz, hogy az ilyen jellegű strukturális átrendezés elképzelhetővé váljon, Kínának rendelkeznie kell megfelelő infrastruktúrával, beleértve a vasúthálózatot, közúthálózatot valamint a földgáz- és kőolajvezetékeket is, amelyek kiépítése nem elég, ha csak az országban történik meg, nemzetközi léptékben kell végbe mennie. Erre ad lehetőséget és keretrendszert az Új Selyemút kezdeményezés (EUROPEAN PARLIAMENTARY RESEARCH SERVICE 2016).

A program kihirdetésével és megkezdésével járó nemzetközi presztízsnek fontos mellékhatása, hogy Kína nemzetközi pozíciója megerősödött. Az ország jelenleg is a Dél-kínai-tenger vitatott tengeri határai miatt többször kerül konfliktusba szomszédival és az Egyesült Államokkal, ahol minden diplomáciai megmozdulás a világ színterén

nagyban segíti Kína agresszív fellépésének megalapozását, ezért az országnak érdeke minden olyan nemzetközi megmozdulás, ami a megbecsülését és státuszát növeli a konfliktustól függetlenül (SHAPIRO, J. L. 2016).

ország	nyersanyag
Irán	kőolaj, földgáz, réz, bauxit, kőszén, vasérc, ólom, cink, ón
Kazahsztán	bauxit, réz, arany, vasérc, kőszén, földgáz, kőolaj
Kirgizisztán	kőszén, arany, ólom, uránium, cink
Mongólia	réz, arany, molibdén, fluorit, uránium, ón, volfrám
Oroszország	kőszén, földgáz, kőolaj, faanyag
Tádzsikisztán	antimon, arany, ezüst, volfrám, uránium
Üzbegisztán	kőszén, réz, arany, ólom, molibdén, földgáz, volfrám, uránium, cink

3. táblázat: Partnerországok fő export nyersanyagai

Adatforrás: ONEILL, J. 2017

Kína számára export és import szempontjából fontos egy jól kiépült kereskedelmi korridor Közép-Ázsiával. A 3. táblázatban olyan országok listáját láthatjuk, akikkel a kínai nyersanyag import az Új Selyemút keretében sokszorosára nőne. A felsorolt nyersanyagokhoz való hozzáférés azért is Kína elemi érdeke, hogy váltani tudjon egy nagyobb hozzáadott értéket teremtő gazdaságra, ami régóta deklarált célja az országnak (ONEILL, J. 2017).

A kínai gazdaság számára továbbá több egyéb szempontból is lényeges a program sikere. Az infrastrukturális fejlesztés következménye a kereskedelem volumenének növekedése lesz, ami diverzifikációs és gazdaságossági szempontokból is lényeges (DJANKOV, S. – MINER, S. 2016). Mivel a célországok nagy része forráshiányban szenved, Kína a beruházásokkal kedvező kereskedelmi megállapodásokat tud kialakítani a célországokkal, továbbá a közös standardok bevezetése szintén növeli a kínai termékek versenyképességét a világon (NTOUSAS, V. 2016).

Kína gazdaságpolitikai célja továbbá hatalmas valutatartalékának csökkentése, amihez egy önmaga által vezetett, számára stratégiai fontosságú projektrendszer messze a legkedvezőbb. Mivel az ország a fő finanszírozója a fejlesztési alapoknak és bankoknak, további hasznos következménye a kezdeményezésnek a renminbi egyre nagyobb nemzetközi szerepvállalása (SAHOO, P. 2015). Hosszútávon a

célországokban a befektetések olyan mértékű gazdasági növekedéshez is vezetnek, aminek következményeként Kína új piacokhoz juthat termékei és technológiai számára, valamint az ott található olcsó munkaerőből fakadó előnyöket is tudja integrálni gazdaságába (DJANKOV, S. – MINER, S. 2016).

Másik lényeges gazdasági szempont, miszerint a kínai építő és nehézipar túlkapacitásban szenved évek óta és egyre nehezebb talál felvevő piacot számára (CLOVER, CH. – HORNBY, L. 2015). Az ország saját infrastrukturális és hasonló fejlesztései egyszerűen már nem bírják felszívni a szektor teljesítményét, így Kína kénytelen nagy projekteket véghezvinni más országokban, ha nem akar gazdasági struktúráján változtatni (EUROPEAN PARLIAMENTARY RESEARCH SERVICE 2016).

A struktúraváltástól való ódzkodás magyarázatát Kína regionális különbségeiben és még most is tartó egyenlőtlen fejlődési pályájában találhatjuk meg. Az ország hosszú történelme során két jelentős geopolitikai folyamat végig megfigyelhető: a folyamatos küzdelem az ország belső egységének megmaradásáért és a puffer zónák irányításáért. Napjainkban mindkettőhöz nagyban hozzájárul az életszínvonal növekedése és stabil foglalkoztatottság (STRATFOR 2015). A kínai vezetés számára ezért a foglalkoztatottság szinten tartása, még ha az nem is gazdaságos, kiemelt szempont a társadalmi stabilitás fenntartásának érdekében, ez az egyik fő oka a túlkapacitásos építőipar fennmaradásának (SHAO, Y. 2015).

Az Új Selyemút kezdeményes 2014 óta integrálta az ország területfejlesztési terveinek jelentős részét. Ezzel Kínának az a célja, hogy a keretrendszerben történő fejlesztések valósuljanak meg, amik lehetővé teszik a belső régiók organikus bekapcsolódását a kereskedelembe és hogy ne kelljen teljesen az állami támogatásokra támaszkodniuk (CAI, P. 2017). Mivel a belső régiók versenyképtelenek a parton elhelyezkedőkkel szemben és a vezetés irányított módon képtelen volt megfelelő elosztására a bevételeknek kellett egy új megoldást találni az országnak. A belső régiók világkereskedelembe való integrálására kísérlet az Új Selyemút szárazföldi komponense (SHAPIRO, J. L. 2017).

Kína regionális problémái számára azért is lehet gyógyír a kezdeményezés, mivel a beruházások kínai munkaerő és felszerelések bevonásával történnek meg nagy részben, ezzel is tehermentesítve a belső régiók kihasználatlan kapacitásait (DJANKOV, S. – MINER, S. 2016). Az Új Selyemút az ország lassuló gazdasági növekedésére is választ ad

egy új fenntartható struktúra megteremtésével, ami fontos lépés szintén a társadalmi stabilitás felé. A program keretrendszere ezen felül a kínai policy rendszer átalakulását felgyorsítja a sok partner és kihívás miatt, ami az egész ország intézményrendszerének előnyökkel jár, további belpolitikai egyensúlyt hozva (NTOUSAS, V. 2016).

A szempontokat összegezve láthatjuk, hogy Kína számára az Új Selyemút a gazdasági, társadalmi valamint geopolitikai spektrumon belül fellépő hosszú távú kihívásait megválaszoló eszközrendszer. A stratégiai jelleg abból is jól látszik, hogy a kínai politikai vezetés alakítja és hajtja végre a kezdeményest, ami mögé a tudományos élet felsorakozik. Ez jele a hatalmas akaratnak és elkötelezettségnek Kína részéről a program felé, de felveti a megalapozatlanság veszélyét (JING, H. 2015).

### **A nagymértékű infrastrukturális beruházások következményei**

Az infrastrukturális beruházások hosszú távú pozitív gazdasági és ebből fakadó társadalmi következményei jól dokumentáltak, de kiemelkedő sikertörténetként tekinthetünk az XIX. század második felében a brit tőkebeáramlásra az Egyesült Államok vasút társaságaiba. A beruházásoknak köszönhetően az ország gazdasági fejlődése, különösen az eddig izolált belsőbb régiók területén a lecsökkent szállítási díjak, miatt hatalmas lendületet kapott (LAWRENCE, R. Z. – TOOHEY, F. 2016).

Ahhoz, hogy egy beruházás sikeres legyen az adott ország politikai valamint intézmény rendszerének alkalmasnak és képesnek kell lennie a folyamat vezetésére, valamint a korrupció mérséklésére, amely feltételek már akkor is teljesültek az Egyesült Államokban, ez viszont a világ legtöbb országában, különösen az új fő beruházási célokban nem áll fenn (GHOSH BANERJEE, S. et al. 2006).

Az infrastrukturális beruházások a pozitívumok mellett számos hátulütővel is járnak olyan területeken, ahol jelentős gazdasági különbségek találhatóak, valamint etnikai feszültségek fedezhetőek fel. A beruházás megvalósítása valamint működtetése ezeken a területeken politikai, etnikai, gazdasági és társadalmi konfliktusokhoz vezet legtöbbször.

Egy sikeres beruházás nagy legitimációt ad az uralkodó elitnek, lebonyolítása azonban sok konfliktussal jár, ami a belső riválisok és szembeálló csoportok ellenállásához vezet. Ez a folyamat a törékeny egyensúly felborulását okozza sok esetben, ami az országot is destabilizálja



(MASHATT, M. et al. 2008).

A földkisajátítások egyik legnagyobb erősítője egy országban régóta fennálló etnikai konfliktusoknak. Az ekkora méretű beruházások jelentős állami beavatkozást igényelnek, ahol tradicionálisan a periférián lévő csoportok által birtokolt területek kerülnek felhasználásra. Az ilyen mértékű beavatkozások elkerülhetetlen konfliktusokat eredményeznének az államvezetés és érintett etnikai csoportok között, mivel az utóbbiak kárpótlása és érdekeik figyelembe vétele ritkán történik meg és akkor se elégségesen (KRIEGER, T. – MEIERRIEKS, D. 2016).

A gazdasági egyenlőtlenségeket az 1990-es évek óta a szakirodalomban a helyi konfliktusok és összecsapások egyik legfontosabb kiváltó okaként tartják számon. A meglévő különbség növekedése sok esetben az utolsó szikra, ami a társadalmi feszültségek puszkaporos hordójához kell (DŽUVEROVIC, N. 2013). Gazdasági fellendülés esetén nem megfelelő jövedelem eloszlás ezeket a különbségeket tovább mélyítik, és szinte minden esetben erre a beruházások kevésbé stabil célországai képtelenek megfelelő választ adni (CRAMER, CH. 2003).

További konfliktusok forrása, hogy a létrejövő infrastruktúra a perifériákat jobban bekapcsolja a célország szervezetébe. Ez a terület elitje számára jelentős gazdasági és politikai erőt hoz, amihez nagyobb fokú autonómia követelések is rövidesen csatlakoznak, további feszültségekhez vezetve a térségben (TISHKOV, V. 1997). A helyi vezetés számára másik ok, ami ellenállást vált ki, hogy ezek a fejlesztések a központi hatalom kiterjesztésének fontos eszközei az eddig elszigetelt területekenre (PAUL, T. V. 1991).

A globális gazdaságba való bekapcsolódás a helyi erőcsoportok versengését az erőforrások és egyéb gazdasági javak birtoklásáért is fokozza, ami a szembenálló gyakran etnikai és vallási töréspontok mentén létrejövő csoportok közötti feszültséget eszkalálja a kritikus pontig (UNITED STATES INSTITUTE OF PEACE 2007). A frissen megépülő infrastruktúra az eddig megfagyott konfliktusok újraéledését is hozhatja, ezt a Kongói Demokratikus Köztársaság példáján láthatjuk, ahol az infrastruktúra lepusztulása volt legtöbb esetben az átmeneti béke oka (UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA 2015).

A beruházó számára további felmerülő problémaforrás, hogy az instabil célországok esetén az ottani politikai mozgalmak számára a megépülő infrastrukturális elemek szimbolikus célpontokká válnak



(HENDRIX, C. S. 2016). A beruházó számára ez jelentős károkat okoz, valamint az elköteleződését a projekthez valamint az új források bevonásának lehetőségét nagymértékben lecsökkenti (VELLA, H. 2014).

Kína számára ezek a kihívások nem újkeltűek. A nyolcvanas évek során az ország Tanzánia és Zambiát összekötő vasúthálózat fő beruházója volt. A megvalósítás során legnagyobb problémát lokális szinten a korrupció valamint a marginalizált csoportok kitelepítése okozta, ami az átadást követően az épített infrastruktúra megdőbbségre pusztulásához és gyors leromlásához vezetett és a helyi konfliktusok további éleződéséhez (MONSON, J. 2011).

A kínai magánbefektetők részéről ezek a kockázatok jelentős visszakozást vált ki, valamint a célországok instabilitása a nemzetközi piacról is rossz értékeléseik miatt nagyon megnehezíti a tőke bevonását az Új Selyemút kezdeményezéséhez. Ennek ellenére a kínai állam által tanúsított elköteleződés valamint az állami vállalatok részvétele jelentős politikai nyomást helyez a magánszektorra, ami így a kockázatok ellenére aktív befektetővé vált (CAI, P. 2017).

## **Kína szerepének átalakulása Mianmarban**

A fent vázolt kihívások és problémagócok kezelése egy globális hatalom részéről tömördek „soft power”-t igényel, vagyis kapacitást és képességet arra, hogy Kína a célország folyamatait ne katonai jelenlétrel vagy fenyegetéssel befolyásolja és érvényesítse akaratát. Az utóbb említett „hard power” ilyen helyzetekben nem is rendelkezik megfelelő kifizetéssel és inkább kontra produktívan hat a várt eredményekre (NYE, J. S. 2004).

Kínával szemben sokszor felmerülő kritika, hogy diplomáciai és politikai érvényesítő képessége külföldön messze elmarad gazdasági erejétől, máshogy fogalmazva jelentős hiányosságai vannak „soft power” területén. Sokáig úgy tűnt a kínai felfogásban pusztán gazdasági területen van értelmezve a fogalom, különösen a deklarált „non-interference policy” tükrében, miszerint az ország más országok belpolitikájában semmilyen módon nem kíván beavatkozni (QAZI, A. 2016).

Mianmar esetén jól megfigyelhető a kínai „soft power” átalakulása, aki a kezdeti gazdasági dimenziót a körülmények hatására képes volt bővíteni. A Kínával határos ország egészen 2011-ig gyakorlatilag a

nemzetközi közösség páriája volt, amíg a katonai junta nem lazított politikai irányításán. Az ország hatalmas függéseket alakított ki Kína felé a nemzetközi szankciók miatt, amit a kínai fél kamatoztatott is jelentős befolyásra szert téve az ország elitjénél és kiemelkedően jó gazdasági szerződések formájában (SAMVELIDZE, N. 2010).

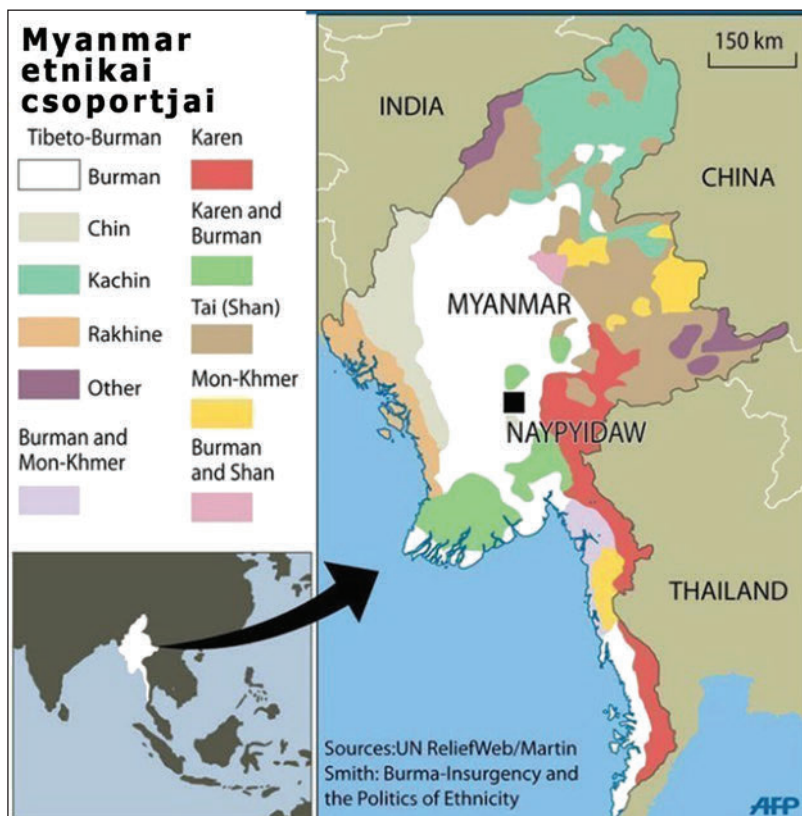
Mianmar ugyan nem része az Új Selyemút kezdeményezésnek, de az oda érkező beruházások az eddig felvázolt kínai stratégia törekvések ugyan olyan szerves része. A „Malaka-szoros dilemma” a következő szituációt vázolja fel, miszerint egy blokádnál a kínai gazdaságot teljesen megbénítja, ezért Kína kénytelen minél több alternatívát kiépíteni. A mianmari infrastrukturális beruházások is ezzel a céllal történnek, kiemelten a Kyaukphyu-t és Kunming-ot összekötő gázvezetékek (INTERNATIONAL CRISIS GROUP 2009). A két vezeték 2016 végén működésbe lépett az országokban a felmerülő problémák ellenére, de stratégia fontosságú közúti, bánya valamint erőmű beruházások is az eddig elemzett logika alapján jutottak kínai forrásokhoz (HART, M. 2016).

Az Új Selyemút vizsgálatához Mianmar továbbá azért is szolgál jó példaként, mert Kínának az országban számos eddig vizsgált kihívást kell és kellett leküzdeni ahhoz, hogy a gazdasági korridorja kiépüljön és működőképes legyen: az épített infrastruktúra nagymértékű hiánya, nemzetközi szereplőkkel való versengés a befolyásért egy kritikus országban, etnikai konfliktusok, az épített infrastruktúra védelme valamint lokális ellenállás (BORROZ, N. 2014).

Kína számára a mianmari 2010-es novemberi választásokat követően az eddigiekhez képest további új kihívásokkal kellett megküzdenie, nevezetesen az ország elkezdett demokratizálódni. A 2011-ben kezdődő politikai és gazdasági reformok a kínai direkt befolyást nagymértékben visszafogták, az eddig jól bejáratott formális és informális csatornákon való kommunikáció nehézkessé vált mind a régi, mind a feltörekvő új elittel, több beruházás megvalósítása félbeszakadt belpolitikai okokból (EVERS, N. 2014).

Mianmar a katonai junta tejhatalma alatt Kína számára kiemelten kedvező célpontnak számított, a 2000-es évek elejétől több milliárd amerikai dollár került befektetésre. Az ország rendelkezik a kínai gazdaság számára szükséges kiaknázatlan nyersanyagokkal, amik kitermelésébe a hosszú távú károk figyelmen kívül hagyásával kezdtek bele az új bányák a jogszabályok hiánya és a nagyfokú korrupció miatt. A kínai vállalatok

és dolgozói a helyi lakosokat és szokásaikat teljesen figyelmen kívül hagyhatták munkájuk során. A kialakuló konfliktusok felett a rezsim szemet hunyt, mivel elszigeteltsége miatt nem volt más alternatíva beruházásokra viszont hatalmas szüksége volt (BI, SH. 2013).



17. ábra: Mianmar etnikai összetételének térképe

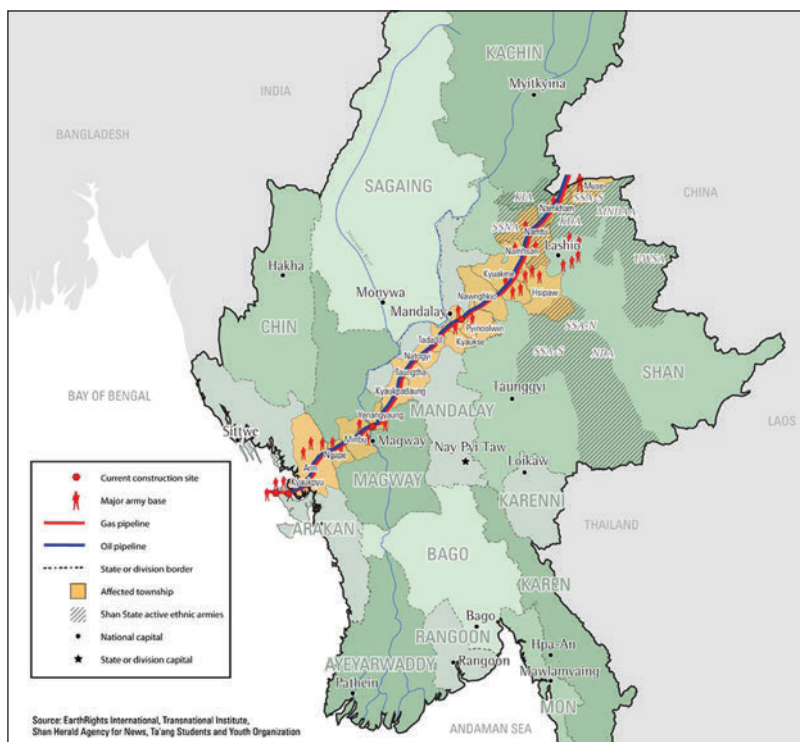
Forrás: SMITH, M. J. 1999

A mellékelt térképen (17. ábra) Mianmar etnikai térképét láthatjuk. Az ország legtöbb etnikai csoportja a junta uralma alatt jelentősen marginalizálódott, ami többször fegyveres konfliktusokhoz is vezetett az élehetetlen körülmények miatt. Külön kiemelendő a „Kachin Függetlenségi Hadsereg” valamint a „Shan Állami Hadsereg”. Az etnikai vonalak mentén szerveződő csoportok a hatvanas évek óta aktívak, 2009-ben egyoldalúan felmondták a húsz éve érvényben lévő tűzszünetet önmaguk és a kormány között, mely helyzetet a demokratizálódott vezetés se tudott érdemben kezelni

(BUCHANAN, J. et al. 2013).

Ha összehasonlítjuk az etnikai térképet (17. ábra) és a vezetékeket ábrázoló térképet (18. ábra) elég erős átfedést figyelhetünk meg a két említett etnikai csoport elhelyezkedése valamint a vezetékek útvonala között. Kína számára a konfliktusok kezelése ezért elemi igénnyé vált.

Nem jelenthető ki, hogy a kínai tőke nagyfokú beáramlása robbantotta be újra az etnikai konfliktusokat, de a mianmari katonaság által rendszeresen alkalmazott helyben élőket célzó kényszermunka programok, föld és tulajdon kisajátítás, az értesítés nélküli lakosság-kitelepítés a vezetékek mentén valamint a mindennapos hatalommal való visszaélés az állami katonák részéről mindenképpen hozzájárult a helyzet erős romlásához (MAI, CH. 2011).



18. ábra: A kínai kőolaj és földgázvezetékek útvonala Mianmar területén

Forrás: MAI, CH. 2011

Kína eredetileg garanciát kapott a beruházások megvalósulására és védelmére 2009-ben, amikor megegyezett a mianmari kormánnyal a

gázvezetékek kapcsán, de az ország belpolitikai változásai miatt ezek behajthatatlanná váltak. A kínai beruházások megvalósulása veszélybe került az etnikai konfliktusok valamint a csökkenő kooperáció miatt az új vezetés részéről, teljes újszerű kihívásokat megteremtve Kína számára. A kínai vezetésnek helyi közösségek megszólításával továbbá diplomáciai megmozdulásokkal sikerült több kritikuson ponton előrelépést kiharcolnia valamint megítélését javítania, ami az ország számára újszerű „soft power” felhasználást jelentett, bár ez elenyésző megoldást hozott (TNI 2016).

A kínai hozzáállásbeli változás nem csak gesztusok terén történt meg, a helyi lakosság megbékítése érdekében humanitáriánus intézkedések is megkezdődtek a vezetékek mentén, egészségügyi és oktatási komplexum kerültek felépítése valamint a természeti katasztrófáktól szenvedők részesültek kínai segélyben a térségben működő kínai vállalatok finanszírozásában (HONGWEI, Y. 2012). A felmerülő többletköltségek és a felbolydult belpolitikai helyzet következtében viszont a kínai befektetések volumene visszaesett és pusztán a stratégiai fontosságú szektorokban maradt meg, ezzel jelentős gazdasági nyomást helyezve a friss kormányzatra (SUN, Y. 2013).

Kína részéről az attitűdbeli változás nem csak azért történt meg, mert felismerte a régi helyzet tarthatatlanságát, hanem mert a mianmari kormány részéről is erre volt ösztönözve. Több Mianmarnak hátrányos megegyezés került újratárgyalásra. A kiéleződő politikai viták valamint az, hogy Mianmar számára a nemzetközi közösség jobban nyitottá vált a két ország viszonyának jelentős romlását okozta 2012-re. Az etnikai konfliktusok következményeként a mianmari hadsereg kénytelen volt katonákkal biztosítani az épülő kőolaj és gázvezetékeket, tovább sarkalva Kínát a helyzet kezelésére (OH, S.-A. – ANDREWS-SPEED, PH. 2015).

Kína számára nem volt teljesen új gondolat, hogy a központi kormányzást megkerülve kommunikáljon az északi etnikai csoportokkal. Amikor 2009-ben összeomlott az milíciák és Nepjida közötti fegyverszünet Kína több ezer menekült befogadására kényszerült a határvidéken. A két fél viszonyának megromlását követően Kína ezekre a kapcsolatokra építkezve új tárgyalásokba kezdett párhuzamosan az etnikai csoportokkal és a mianmari kormánnyal (STARTFOR 2013).

Kína 2013-ra már nyíltan szakított az eddigi „non-interference policy”-val és a gyenge lábakon álló béketárgyalások mögé beállt. A tárgyalások sikertelenek voltak, a határvidék további destabilizálódását nem bírta visszafordítani vagy akár csak lelassítani, de mindenképpen a kínai

diplomácia egy nagy változását mutatta (TSIN, L. 2014). Ezen a ponton a beruházások kritikus szakaszai függtek teljesen Kína és a fegyveresek viszonyától, a mianmari vezetés háttérbe szorult. Kína számára a helyzetből fakadó csúszások az építkezéseken hatalmas pénzügyi károkkal járt, további megoldásokat követelve (RIHAN, H. 2016).

Kína pontos kapcsolatait az etnikai alapon szerveződő fegyveres csoportokkal nehéz pontosan megállapítani. Az ország ugyan végig következesen tagadja, hogy akármilyen módon megsértené Mianmar szuverenitását, az állítás ellen több megállapítás szól. A határvidéken az élelmiszer és gyógyszercsempészet gyakorlatilag akadálytalanul történik, amik kritikus ellátmánynak bizonyulnak a milíciák számára (TIEZZI, SH. 2015).

További jelenség a kínai állampolgárok belépése a konfliktusban. A két ország határa nem etnikai alapokon nyugszik, többek között a mianmari oldalon is él közel százezer han kínai, akik aktívan részt vesznek a harcokban, de több önkéntes Kínát elhagyva érkezett meg az országba és csatlakozott a fegyveres csoportokhoz. A kínai vezetés válasza a jelenségre csupán a kínai áldozatok cenzúráására volt a médiában (BANERJEE, S. – RAMYA, P. S. 2015). Megfigyelők szerint kínai nehézfegyverekhez is hozzájutottak határ menti csoportok, ami további kínai befolyásról tesz tanúbizonyságot, valamint a fenn említett kínai nemzetiségű katonák szerepe is megnövekedett pár év alatt a konfliktusban (VRIEZE, P. 2017).

Kína továbbá érintetlenül hagyta az egyik kínai etnikumú csoport fő legális finanszírozási csatornáját, ami kínai szociális médián és ottani bankokon keresztül gyűjtött adományokat a harcok folytatásához. Az eddig felsorolt négy jelenségben a fő közös pont, hogy a kínai kormányzat teljesen fel van készülve mindegyik megakadályozására, ezek nem az állami inkompetencia miatt, hanem tudatos viselkedés következményeként történhettek meg (O'REILLY, B. 2016).

Kína számára a választott stratégia ugyan elérte a célját és jelentős nyomást helyezett a mianmari kormányra nem jár kockázatok nélkül. Több esetben veszítették életüket kínai állampolgárok mianmari katonai támadásoktól Kína területén hibás célpontkijelölés és járulékos veszteségként (ROBERTS, J. – SYMONDS, P. 2015). További kockázat forrása a határtérség egyre nagyobb destabilizációja, ami akár a kínai oldalra áthúzódó konfliktust is eredményezhet, valamint a fegyveres milíciák további önállósodása is problémákkal járhat a jövőben (LUEDNI, J. 2016).



Mianmar számára a demokratizálódás hatalmas lehetőségekkel jár, de a folyamat levezetéséhez egyszerűen szüksége van Kínára a kialakult helyzetben. Új nemzetközi szereplők ugyan potenciális beruházókként egyre aktívabban megjelennek, de továbbra is Kína a fő beruházó infrastrukturális dimenzióban, valamint csak neki van elég hatása a fegyveresekre, hogy egy stabil békeegyezmény kialakulhasson (MYINT-U, TH. 2016).

Összegzésül láthatjuk, hogy Kína amint privilegizált helyzete veszélybe került egy olyan országban, ami biztonságpolitikai szempontból kritikus infrastrukturális elemek kiépülésének helyszíne határozottan és számára újszerűen beavatkozott. Elérte, hogy mind a fegyveresek mind a még bizonytalan mianmari kormány tőle függjön, ebből az előnyös pozícióból kezdődtek újra kínai ösztönzésre 2017 elején a béketárgyalások. Kína hosszú távú befolyása is sokkal biztosabb alapon áll, mint az a demokratizálódás elkezdődésekor várható volt, így a kockázatok ellenére is sikeresnek értékelhető Kína stratégiája (SNYDER, X. 2017).

## **Közép-ázsiai párhuzamok**

Mianmarhoz hasonlóan Közép-Ázsia is bővelkedik kihívásokban. Kína számára az ott felmerülő problémák átfogó kezelése életbevágó, különben a kiépülő korridorok veszélybe kerülnek és az Új Selyemút nem tudja teljesíteni stratégiai céljait. Az alapvető bűnmegelőzési nehézségeken túl Kínának fel kell készülnie komolyabb instabilizációra is a térségben a befogadó országok garanciái ellenére, valamint a geopolitikai feszültségek se hagyhatóak figyelmen kívül (VIEN, TH. 2015).

Ugyan a térség jelenleg még nem nevezhető instabilnak, több jel mutat, hogy a helyzet gyökeresen meg fog változni. Az országok Szovjetunióból megmaradt öröksége a mai napig megfigyelhető: a politikai rendszer erősen központosított a volt rendszerből megmaradt erős emberek kezében valamint a korrupció hatalmas mértékeket ölt. Ezek a tényezők a nyugati szereplőket túlnyomó részt eltántorították a befektetésektől a térségbe, Kína előtt Oroszország teljes hegemoniát élvezett (CUMMINGS, S. N. 2010).

Oroszország visszaszorulásának fő oka az olaj értékének fokozatos leértékelődése valamint az országot sújtó gazdasági szankciók, mind a



két tényező az orosz gazdaságra hatalmas terheket rótt. A közép-ázsiai országoknak ez a fejlemény különösen fájó nem csak azért, mert fő beruházójuktól estek el, hanem gazdaságuk nagymértékben függ az orosz gazdaság működőképességétől. A gyenge rubel továbbá a valutáikat is leértékelte valamint az Oroszországban dolgozók hazautalásai is jelentős értékvesztésen mentek át. Mivel az orosz gazdaság fellendülésére nem mutat semmilyen jel a gazdasági visszaesés tartós jelenléte komoly társadalmi feszültségeket eredményez, belpolitikai kríziseket létrehozva (SCHENKKAN, N. 2016).

Kína Oroszország gazdasági szerepét jobb infrastruktúra kiépítésével ugyan át tudná venni, de ez a gazdasági átrendeződés rövidtávon nem elképzelhető, így a gazdasági és társadalmi kihívások által gerjesztett instabilitásra magában nem nyújt megoldást. Másik szempont, hogy Oroszország szerepvésztését aligha viselné konfliktus nélkül (FEIGENBAUM, E. A. 2011). A közép-ázsiai országok számára a kínai tőkére nagy szükség mutatkozik, de Kína bevett szokásaival szemben, például kizárólag saját munkaerő alkalmazása a kiépítésnél és üzemeltetésnél, erős ellenállás figyelhető meg további feszültséget keltve a térségben (PANNIER, B. 2016).

Instabilitás veszélyét hordozza továbbá a már említett szovjet alapokon nyugvó politikai vezetés. Islom Karimov üzbég vezető halálát követően még mindig nem tiszta, melyik belpolitikai erőter kerül biztosan hatalomba, és hogy az utód képes lesz-e az országot úgy egyben tartani, mint a volt diktátor (BOLOGOV, P. 2017). Kazahsztán esetében is ugyan ez a probléma áll fenn, 76 éves Nurszultan Nazarbajev utódlásának kérdésre az ország számára égető probléma, amiből fakadó belpolitikai instabilitás hamar a térség többi országára is áterjedhet (BOKHARI, K. 2016).

Az utódlás kérdésköre azért is kritikus eleme a közép-ázsiai országoknak, mivel egy elég erős klán rendszer működése figyelhető meg területükön, ami a most hatalmon lévő politikai rendszerbe erősen beintegrálódott. A rendszer több párhuzamos erőcsoport létén alapszik, akik között a hatalommegosztás tart egyensúlyt. Ezek a rendszerek működőképessége főleg a vezetők személyiségétől függ, ezért akármilyen magas szintű személyi változás az ország belpolitikájára veszélyesen hat. A klánok a politikai hatalmon túl jelentős gazdasági valamint alvilági szereplők is, tovább komplikálva kapcsolataikat (VOLOVOJ, V. 2015).

Kirgizisztán és Tádzsikisztán helyzete függetlenedése óta tartó rövid történelme jól kirajzolják az eddig vizsgált tényezőket. Az előbbi esetében

2005-ben és 2010-ben is komoly politikai átrendeződések történek tömeges tüntetések hatására, Tádzsikisztánt meg polgárháború sújtotta 1992 és 1997 között. A közép-ázsiai országok etnikai térszerkezete is további aggodalomra ad okot, a volt tagköztársaságok határai direkt módon kerültek a szovjet rendszerben úgy kialakítása, hogy egységes erőközpontok helyett megosztottság uralkodjon. Legsúlyosabb következményű etnika konfliktusok a Ferganai-medence térségében történtek, Üzbegisztán és Kirgizisztán lelakottabb területeit érintve (STARTFOR 2016).

Utolsó eddig nem említett szempont az országokban egyre növekvő radikális iszlámizmus. Nehéz megbecsülni a társadalmi támogatottságát a vizsgált országokban, különösen mivel a regnáló rezsimiek előszeretettel használják a radikalizmus és terrorizmus vádját belpolitikai ellenfelekkel szemben, hogy legitimizálják azt ezt követő brutális fellépést. A vallás szerepének a mindennapi életben való növekedése viszont tisztán kimutatható, ahogy a támadások számának növekedése is (MORI, S. – TACCETTI, L. 2016).

Kína kénytelen komolyan foglalkozni a terrorizmus kérdésével, 2016-ban az eddigi legsúlyosabb támadás érte: egy öngyilkos merénylő három alkalmazottat sebesített meg mikor felrobbantotta magát a kirgizisztáni kínai nagykövetség előtt. További hasonló támadások veszélye szimbolikus épületek, de akár kínai munkások ellen elképzelhető, különösen olyan területek ahol jelentős számú ujjur él, akik szeparatizmusával Kína évtizedek óta küzd határain belül (ZAHID, N. – JEDINIA, M. 2016).

## **Összefoglalás és konklúzió**

Kína számára az Új Selyemút szárazföldi elemének megvalósulása életbevágó fontosságú, mind diplomáciai, biztonságpolitikai, gazdasági és társadalmi dimenzióban. Amikor egy ország számára egy program ilyen fontosságú és vezetése centralizált, mint Kína esetében, a politikai akarat és erőforrások rendelkezésre állása megkérdőjelezhetetlen.

Kínával szemben sokszor felemelkedése óta felmerült a kritika, hogy a gazdasági szerepvállaláson túl nem rendelkezik politikai és diplomáciai erővel, hogy befolyásolja más országok belpolitikáját, nem rendelkezik valódi „soft power”-al. Ha ez az állítás igaz lenne, akkor az Új Selyemút kezdeményezés nem lenne képes megvalósulni, különösen úgy, hogy szárazföldi elemének legkritikusabb szakasza Közép-Ázsián halad át.

Közép-Ázsia jelenleg nem nevezhető instabilnak, de jelek tömege mutat abba az irányba, hogy ez drasztikusan meg fog változni. Ilyen jel az országokban tapasztalható társadalmi és etnikai feszültségek kezeletlensége, a gyengülő gazdaság és a szovjet időkből maradt rugalmatlan politikai rendszerek dominanciája. A térség tradicionális stabilizálója Oroszország nyakig áll a saját problémáiban és nem rendelkezik felesleges erőforrásokkal, Kína viszont szerepét még nem képes átvenni.

Mianmart megvizsgálva tisztán láthatjuk hogyan alakult át a kínai „non-interference policy”, hogyan volt képes az ország vezetése új eszközöket alkalmazni egy olyan térségben, ahol a beruházások megvalósulása stratégiai fontosságúvá vált. Ez a példa ad bizonyítékot arra, hogy Kína rendelkezik az eszközök egy részével, ami szükséges kezelni a Közép-Ázsiában jövőben kialakuló hasonló instabil helyzetet. Mianmar esete nem ad garanciát Kína sikerére, de sok kritika megalapozottságát vonja kétségbe. Mivel Kína teljesen elkötelezett az Új Selyemút sikerességért, viselkedése tovább fog alakulni és egyre határozottabb válaszokat fog adni a felmerülő problémákra, amikor azoknak valódi tétje van.

## Irodalomjegyzék

- BANERJEE, S. – RAMYA, P. S. 2015: Myanmar's Kokang Challenge and China International Strategic and Security Studies Programme (ISSSP). – National Institute of Advanced Studies. – Bangalore
- BI, SH. 2013: The Economic Relations of Myanmar–China. – Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization
- BOKHARI, K. 2016: Central Asia: The Next Region to Unravel Geopolitical Futures. – <https://geopoliticalfutures.com/central-asia-the-next-region-to-unravel/>
- BOLOGOV, P. 2017: The Power Struggle Dividing Uzbekistan's Leadership Carnegie Moscow Center. – <http://carnegie.ru/commentary/?fa=68361>
- BORROZ, N. 2014: Troubled pipelines in Burma International Security Observer. – <http://journal-neo.org/2017/02/10/one-belt-one-road-a-new-geopolitical-paradigm/>
- BUCHANAN, J. – KRAMER, T. – WOODS, K. 2013: Developing Disparity Regional Investment in Burma's Borderlands. – Burma Center Netherlands

- CAI, P. 2017: Understanding China's Belt and Road Initiative. – Lowy Institute
- CLOVER, CH. – HORNBY, L. 2015: China's Great Game: Road to a new empire. – Financial Times. – <https://www.ft.com/content/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644>
- CRAMER, CH. 2003: Does Inequality Cause Conflict? – Wiley InterScience
- CUMMINGS, S. N. 2010: Oil, Transition and Security in Central Asia. – Routledge Advances in Central Asian Studies
- DJANKOV, S. – MINER, S. 2016: China's Belt and Road Initiative Motives. Scope and Challenges. – Peterson Institute for International Economics
- DŽUVEROVIC, N. 2013: Does more (or less) lead to violence? Application of the relative deprivation hypothesis on economic inequality induced conflicts. – CIRP 19 (68)
- EUROPEAN PARLIAMENTARY RESEARCH SERVICE 2016: Briefing: One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative. – [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS\\_BRI\(2016\)586608\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI(2016)586608_EN.pdf)
- EVERS, N. 2014: China's energy security policy in relation to the Myanmar–China crude oil pipeline project: How China's non-interference principle and pipeline diplomacy can bring crude oil imports at risk. – Nijmegen: Radboud Universiteit
- FEIGENBAUM, E. A. 2011: Central Asia Contingencies Council on Foreign Relations. – Managing Instability on China's Periphery
- GHOSH BANERJEE, S. – OETZEL, J. M. – RANGANATHAN, R. 2006: Private Provision of Infrastructure in Emerging Markets: Do Institutions Matter? – Development Policy Review 24
- GRIMM, S. 2015: A new Silk Road – China's soft power, – German Development Institute
- HABOVA, A. 2015: Silk Road economic belt: China's Marshall plan, pivot to Eurasia or China's way of foreign policy. – KSI Transaction on Knowledge Society 8 (1)
- HART, M. 2016: Myanmar: Ground Zero for China–India Energy Competition. – Geopolitical Monitor. – <https://www.geopoliticalmonitor.com/myanmar-ground-zero-for-china-india-energy-competition/>
- HENDRIX, C. S. 2016: Rough Patches on the Silk Road? The Security Implications of China's Belt and Road Initiative. – Peterson Institute for International Economics

- HONGWEI, Y. 2012: Pipeline in the crossfire. – Chinadialogue – <https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/4912-Pipeline-in-the-crossfire->
- INTERNATIONAL CRISIS GROUP 2009: China's Myanmar Dilemma. – Asia Report 177
- JING, H. 2015: The Prospect of Sino–European Cooperation on China's One-Belt-One-Road Initiative. – SWP Berlin. – [https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/projects/Taiwan2ndTrack\\_Huang\\_Jing\\_2015\\_Web\\_final.pdf](https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/projects/Taiwan2ndTrack_Huang_Jing_2015_Web_final.pdf)
- KRIEGER, T. – MEIERRIEKS, D. 2016: Land Grabbing and Ethnic Conflict. – Econstor
- LAWRENCE, R. Z. – TOOHEY, F. 2016: Silk-Road Type Projects: Lessons from Some Historical Examples. –Peterson Institute for International Economics
- LUEDNI, J. 2016: Is China shooting itself in the foot in Myanmar? – Global Risk Insights. – <http://globalriskinsights.com/2016/11/china-shooting-foot-myanmar/>
- MAI, CH. 2011: The Burma–China Pipelines: Human Rights Violations. – Applicable Law, and Revenue Secrecy Situation Briefer 1. – EarthRights International
- MASHATT, M. – LONG, D. – CRUM, J. 2008: Conflict-Sensitive Approach to Infrastructure Development. – United States Institute of Peace
- MONSON, J. 2011: Africa's Freedom Railway How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania. – Indiana University Press
- MORI, S. – TACCETTI, L. 2016: Rising Extremism in Central Asia? Stability in the Heartland for a Secure Eurasia. – European Institute of Asian Studies Briefing Paper
- MYINT-U, TH. 2016: Why Burma Must Reset Its Relationship With China. – Foreign Policy. – <http://foreignpolicy.com/2016/01/12/why-burma-must-reset-its-relationship-with-china/>
- NORRIS, G. 2015: Repaving the Silk Road. – Amcam China. – <http://www.amchamchina.org/news/repaving-the-silk-road>
- NTOUSAS, V. 2016: Back to the Future. China's 'One Belt, One Road' Initiative. – FEPS
- NYE, J. S. 2004: Soft Power: The Means to Success in World. – Politics Public Affairs

- O'REILLY, B. 2016: Funding the Rebels in Myanmar Geopolitical Futures. – <https://geopoliticalfutures.com/funding-the-rebels/>
- OH, S.-A. – ANDREWS-SPEED, PH. 2015: Chinese Investment and Myanmar's Shifting Political Landscape. – Trends in Southeast Asia 2015 #16 ISEAS
- ONEILL, J. 2017: One Belt One Road a New Geopolitical Paradigm. – New Eastern Outlook. – <http://journal-neo.org/2017/02/10/one-belt-one-road-a-new-geopolitical-paradigm/>
- PANNIER, B. 2016: What Does China's One Belt, One Road Project Mean For Central Asia? – Radio Free Europe/Radio Liberty. – <https://gandhara.rferl.org/a/china-central-asia-obor/28112086.html>
- PAUL, T. V. 1991: Asymmetric Conflicts: War Initiation by Weaker Powers. – Cambridge Studies in International Relations
- QAZI, A. 2016: China's soft power problem. – International Policy Digest – <https://intpolicydigest.org/2016/03/25/china-s-soft-power-problem/>
- RIHAN, H. 2016: Myanmar rebels cause great expense to China. – Global Times. – <http://www.globaltimes.cn/content/1020971.shtml>
- ROBERTS, J. – SYMONDS, P. 2015: China–Burma tensions rise after bomb kills Chinese citizens. – World Socialist Web Site. – <https://www.wsws.org/en/articles/2015/03/17/burm-m17.html>
- SAHOO, P. 2015: OBOR: will it reboot the Chinese economy? – World Commerce Review 9 (4): pp. 90–93.
- SAMVELIDZE, N. 2010: The Rise of China's Soft Power: The Efficiency of China's Involvement in the Developing World. – Central European University
- SCHENKKAN, N. 2016: A Perfect Storm in Central Asia Democracy Lab. – <http://foreignpolicy.com/2016/01/22/a-perfect-storm-in-central-asia/>
- SHAO, Y. 2015: Background to and Prospects for China's New Silk Road Vision. – Mizuhobank. – <https://www.mizuhobank.com/service/global/cndb/economics/monthly/pdf/R512-0065-XF-0105.pdf>
- SHAPIRO, J. L. 2016: China's Grand Goals and Limited Options. – Geopolitical Futures. – <https://geopoliticalfutures.com/chinas-grand-goals-and-limited-options/>
- SHAPIRO, J. L. 2017: One Belt, One Road, No Dice Geopolitical Futures. – <https://geopoliticalfutures.com/one-belt-one-road-no-dice/>
- SMITH, M. J. 1999: Burma: Insurgency and the Politics of Ethnicity. – Zed Books 512 p.

- SNYDER, X. 2017: China's New Approach to Myanmar Geopolitical Futures. – <https://geopoliticalfutures.com/chinas-new-approach-myanmar2/>
- STRATFOR 2015: The Geopolitics of China A Great Power Enclosed. – Stratfor. – <https://www.stratfor.com/analysis/geopolitics-china-great-power-enclosed>
- STRATFOR 2016: Central Asia: A Different Kind of Threat. – Stratfor. – <https://www.stratfor.com/analysis/central-asia-different-kind-threat>
- SUN, Y. 2013: Chinese Investment in Myanmar: What Lies Ahead? – Great Powers and the Changing Myanmar Issue Brief 1 Stimson
- TIEZZI, SH. 2015: Questions Remain Over Chinese Involvement in Myanmar Violence. – The Diplomat. – <http://thediplomat.com/2015/02/questions-remain-over-chinese-involvement-in-myanmar-violence/>
- TISHKOV, V. 1997: Ethnicity, Nationalism and Conflict in and after the Soviet Union. – Oslo: Russian Academy of Sciences and International Peace Research Institute
- TRANSNATIONAL INSTITUTE 2016: China's Engagement in Myanmar: From Malacca Dilemma to Transition Dilemma. – Myanmar Policy Briefing 19
- TSIN, L. 2014: China and Myanmar: Beijing's Conflicting Role in the Kachin Peace Process. – China Monitor Mercator Institute for China Studies
- UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA 2015: Conflicts in the Democratic Republic of Congo: Causes, impact and implications for the Great Lakes region. – Addis Ababa
- UNITED STATES INSTITUTE OF PEACE 2007: Natural Resources, Conflict, and Conflict Resolution. – Washington
- VELLA, H. 2014: Geopolitical tensions: a threat to energy infrastructure investment Offshore Technology. – <http://www.offshore-technology.com/features/featuregeopolitical-tensions-a-threat-to-energy-infrastructure-investment-4167997/>
- VIEN, TH. 2015: The Grand Design of China's New Trade Routes Stratfor. – <https://www.stratfor.com/analysis/grand-design-chinas-new-trade-routes>
- VOLOVOJ, V. 2015: Problems and Fundamentals of Stability in Central Asia. – Centre of Geopolitical Studies Lithuania



- VRIEZE, P. 2017: Into Myanmar's Stalled Peace Process Steps China Voice of America. – <http://reliefweb.int/report/myanmar/myanmars-stalled-peace-process-steps-china>
- ZAHID, N. – JEDINIA, M. 2016: Investment in Central Asia Brings Terror Risks for China. – Voice of America, Extremist Watch. – <http://www.voanews.com/a/increasing-investment-central-asia-brings-risks-china/3490797.html>

## II.4. Az Új Selyemút Övezet gazdaságföldrajza

### A Selyemút Övezet gazdaságföldrajzi fogalma, lehatárolása

A Selyemút az emberiség legismertebb történelmi szárazföldi kereskedelmi útvonala, amely az idők során a nyugat-, a közép- és a kelet-ázsiai kultúrák összekötésének szimbólumává vált. A nyomvonala mentén elhelyezkedő országok napjainkban egyre szorosabban kötődnek egymáshoz újra felértékelvén a Selyemút fogalmát. Alapvető kérdésként merül fel, hogy a XXI. évszázad elején a nyugat-keleti irányú eurázsiai kereskedelmi kapcsolatok képesek-e valóságos övezetté formálni az érintett országcsoporthoz, azaz létezik-e valójában a Selyemút Övezet? Ha igen, akkor ennek hogyan változik a világgazdasági pozíciója és a belső gazdasági fejlettségi térszerkezete.

*„Egy Út”: a történelmi Selyemúttól az Új Selyemút Gazdasági Övezetig*

A Selyemút Övezet földrajzi meghatározásának kétségtelenül a legfontosabb – névadó – ismérve, hogy a Selyemút által érdemben érintett terület. Az övezethez azon térségek tartoznak, amelyek múltbeli vagy jelenlegi társadalmi–gazdasági fejlődésére a kereskedelmi útvonal képes hatást gyakorolni.

Az eredeti, Richthofen szerinti értelmezésben a Selyemút a császári Kína Sárga-folyó medencéjében elhelyezkedő fővárosából, Hszian (Xian) – régi nevén Csangan (Chang'an) – városából indult, nyugati végpontja pedig a Boszporusz partján fekvő Konstantinápoly volt. A VIII. században a korabeli világ két legnépesebb városának számító két birodalmi központot összekötő út mentén Ázsia „szívében” fényűző városok sorakoztak, mint Buhara vagy Szamarkand.

A Selyemút esetében valójában nem egy kijelölt útról volt szó, a történelmi kereskedőút „selyemutak” évszázadokon keresztül működő valóságos hálózatát jelentette (19. ábra). A Selyemút ugyanis több ágra, nyomvonalra szakadva került meg az olyan szélsőségesen száraz területeket, mint például a Lop-nór vidékét vagy a Takla-Makán sivatagot.

A különböző nyomvonalak forgalma időben is változhatott a kereskedelem biztonságát befolyásoló aktuális geopolitikai és a természeti<sup>9</sup> viszonyoktól függően.



19. ábra: Történelmi kereskedelmi útvonalak Ázsiában  
Forrás: UNESCO honlapja<sup>10</sup> alapján Varga Ágnes szerkesztése

A szárazföldi Selyemút-rendszerhez hozzátartoztak a fő útvonalakat a későbbiekben tengeri kikötőkkel összekötő kereskedelmi utak is. Ezek egyik része keleti irányba a Koreai-félszigeten keresztül egészen Japánig elnyúlt, másik részük pedig déli irányba az Indus-völgyén Karacsi, illetve Perzsián keresztül Hormuz kikötője felé. Ezek a másodlagos összekötő mellékútvonalak teremtették meg a kapcsolatot a Selyemút és más ázsiai

9 Belső-Ázsia száraz vidékén maguk a tájak és a tájalkotó elemek is folyton változtatják földrajzi helyüket. A Lop-nór egy híres „vándorló tó”, amely tápláló folyóival (Tarim és Koncse-darja) együtt sűrűn változtatja medrét, melyre folyton más területen letek rá felfedezők (Przsevalszkij, Sven Hedin, Stein Aurél).

10 [http://en.unesco.org/silkroad/sites/silkroad/files/SilkRoadMapOKS\\_big.jpg](http://en.unesco.org/silkroad/sites/silkroad/files/SilkRoadMapOKS_big.jpg) – 2017. 06. 01.

kereskedelmi utak (mint a Tömjénút, a Teaút vagy éppen a Fűszerút) között.

A fentiekből következően tehát a Kelet-Ázsiát Nyugat- és Közép-Ázsián keresztül Konstantinápolyal összekötő történelmi Selyemút két fontos ismérve: egyrészt hogy Ázsián belüli, másrészt pedig, hogy ha több ágra is oszlott, szárazföldi útvonal volt. A tőle független egyéb szárazföldi vagy tengeri történelmi kereskedelmi útvonalak más-más térségeket érintettek. Például a Teaút déli vonala Elő- és Hátsó-Indián, a Tömjénút Arábián, a tengeri Fűszerút pedig az Indiai-óceánon haladt keresztül.

A Selyemút tehát Nyugat-, Közép- és Kelet-Ázsiát szárazföldön kötötte össze, nem képezték részét a Dél-kínai-tengeren, a Bengáli-öbölben, az Arab-tengeren vagy a Vörös-tengeren áthaladó kereskedelmi utak nyomvonalai, így az utóbbiak által érintett térségek, Délkelet-, Dél- és Délnyugat-Ázsia (Arábia)- sem voltak a Selyemút Övezet részei. A tengeri útvonalak egyébként sem tekinthetők régióképzőnek, hiszen tengeri jellegükből fakadóan legfeljebb csak egy-egy ponton érintik a közeli tengerpartokat. Velük szemben a szárazföldi kereskedelmi folyosók viszont alapvetően meghatározták a történelemben az általuk feltárt térségek<sup>11</sup> társadalmi–gazdasági életét (pl. kereskedelmi és/vagy tudományos közvetítő szerep Teherán, Buhara, Szamarkand, Ürümsi esetében).

Alapvető változást hozott a XIV–XV. század, amikor a megerősödő, harcias Oszmán Török Birodalom terjeszkedésével veszélyeztetetté vált a Selyemút, deformálódtak a hagyományos történelmi kereskedelmi útvonalak. A Selyemút veszített jelentőségéből, mérséklődtek az Európa és Kelet-Ázsia közötti tradicionális kereskedelmi kapcsolatok. Ennek hátterében mind az európai, mind pedig az ázsiai tényező egyaránt szerepet játszik.

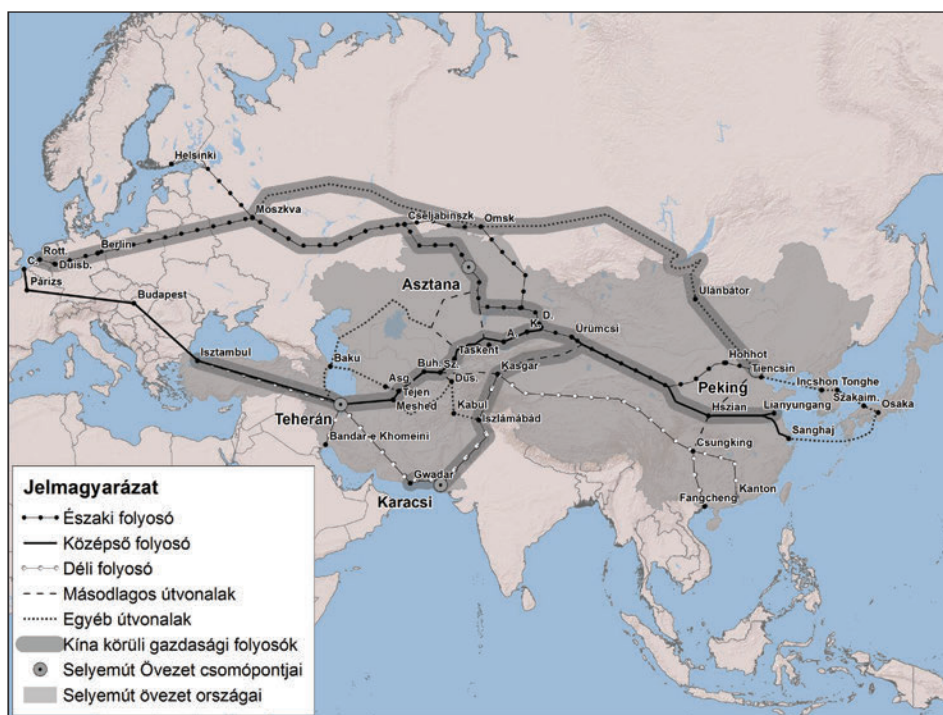
Egyrészt a hagyományos szárazföldi útvonalak már kevésbé voltak biztonságosak, ami az európai kereskedőket új – immár tengeri – nyomvonalak felfedezésére készítette. Ezek a tengeri útvonalak – még ha új kontinensek (Amerika, Ausztrália) felfedezéséhez is vezettek – Afrika, majd a gömb alakúnak tekintett Föld megkerülésével eleinte még továbbra is a Mesés Kelet felé irányultak, és az európaiakkal folytatott kereskedelem

<sup>11</sup> A közbeeső tranzitvidékek ma is igen érdekeltek abban, hogy bevonódjanak az Euráziát átszelő kereskedelmi vérkeringésbe megteremtve annak a lehetőségét, hogy az Út Övezetté formálódjon.

nyereséges volt Ázsia számára. Európa az Ázsiával szembeni deficitet csak a főleg Latin-Amerikából elrabolt arannyal tudta finnaszírozni (GOLOBICS P. 2002). Azonban a Nagy Földrajzi Felfedezések időközben az európaiak figyelmét Ázsia mellett más térségek (Latin-Amerika, majd a rabszolga-kereskedelem elmélyülésével Trópusi-Afrika) iránt is felkeltették. Később azonban a világkereskedelem „kis háromszöge” (ennek pólusai Európa, Trópusi-Afrika és Latin-Amerika) leszűkült az Atlanti-óceán térségébe, így Kelet-Ázsia fokozatosan periferizálódott.

Másrészt az Európa és Ázsia közötti kapcsolatok háttérbe szorulásáért egyre inkább maguk a kelet-ázsiai császárságok is felelősek. A XVII. századtól erősödő európai behatásokra valamennyi kelet-ázsiai dinasztia tudatosan a teljes elzárkózás politikájával válaszolt. Ez nem volt alaptalan, hiszen a gazdasági, technikai és katonai szempontból fokozatosan fölénybe kerülő európaiak ha úgy látták megfelelőnek, akarukat akár erőszakkal is érvényre tudták juttatni. Kína kikötőinek kényszerű megnyitása a kelet-ázsiai szempontból megalázó vereséggel végződő ún. „ópiumháborúk” révén volt lehetséges az európaiak számára. A XVII. század elején Japánban a bezárkózás csak a „katonai puccsal” megszerveződő sógunátus segítségével volt fenntartható. A hatalmat a hadsereg vezére vette át, aki harciasan ellenállt az európai behatásnak, s csak a XIX. század második felében sikerült az amerikaiaknak felvenni Japánnal a gazdasági kapcsolatokat.

A XXI. század elejére azonban újjászületik a Selyemút és így általa a Selyemút Övezet földrajzi fogalma. Az ipari exportösztönző gazdaságpolitikájuk révén a kelet-ázsiai országok többsége már egyre nyitottabb külkereskedelmet folytat, mellyel felértékelődnek a Nyugat- és Közép-Ázsián keresztül lebonyolított kelet–nyugati irányú szárazföldi kereskedelmi kapcsolatok is új tartalmat adva a Selyemút fogalmának. A Hszi Csin-ping (Xi Jinping) kínai elnök által kihirdetett „Egy Öv, Egy Út” („One Belt, One Road”, OBOR) stratégiában életre kel az Új Selyemút Gazdasági Övezet földrajzi fogalma. A történelmi Selyemúthoz hasonlóan a kezdeményezés újonnan meghatározott gazdasági útvonalai, folyosói is többféle nyomvonalon jelennek meg (20. ábra). Elsődlegesen három többé-kevésbé kelet–nyugati irányú Európát és Ázsiát összekötő szárazföldi folyosó rajzolódik ki – egy északi, egy középső és egy déli –, amelyeket másodlagos útvonalak kötnek össze.



20. ábra: Az Új Selyemút Gazdasági Övezet folyosói és csomópontjai, valamint Kína eurázsiai szomszédságát meghatározó, a Selyemút Övezetet érintő gazdasági folyosók (Rövidítések: A. = Almati, Asg. = Asgabat, Buh. = Buhara, C. = Calais, D. = Druzsba, Duisb. = Duisburg, Dus. = Dusanbe, K. = Khorgasz, Rott. = Rotterdam, Szakaim. = Szakaimiatio)

*Forrás:* SAHOO, P. 2015; a CHINA INVESTMENT RESEARCH<sup>12</sup> és a HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL honlapjai<sup>13</sup> alapján Varga Ágnes szerkesztése

Mindhárom elsődleges folyosóról elmondható, hogy kelet-ázsiai végpontjaikat már nem a régi főváros, Hszian jelenti, ahhoz képest keletebbre helyezkednek el, többségükben egészen a tengerpartig érnek az útvonalak. A három folyosó nyugati végpontjait ugyan európai (Helsinki, Rotterdam, Calais) vagy kontinensünk kapujában (Isztambul) elhelyezkedő kikötővárosok jelentik, a közlekedési, energetikai és telekommunikációs infrastruktúra fejlesztésével az OBOR stratégia egyúttal az Európa számára

<sup>12</sup> <http://www.chinainvestmentresearch.org/wp-content/uploads/2015/06/cir-belt-road.png> – 2017. 06. 01.

<sup>13</sup> [http://china-trade-research.hktdc.com/resources/MI\\_Portal/Article/obor/2015/07/470675/1449545116751\\_en\\_470675.jpg](http://china-trade-research.hktdc.com/resources/MI_Portal/Article/obor/2015/07/470675/1449545116751_en_470675.jpg) – 2017. 06. 01.



sem érdektelen nyugat- és közép-ázsiai térségben is katalizálja a kínai jelenlétet erősítve az Ázsián belüli gazdasági integrációt (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. 2016). Az Új Selyemút Gazdasági Övezet négy elsődleges ázsiai csomópontja: Peking, Asztana, Karacsi és Teherán.

Az Új Selyemút Gazdasági Övezet Közép- és Nyugat-Ázsiát átszelő központi folyosója többé-kevésbé egybe esik a Selyemút hagyományos nyomvonalával, ez azonban Hsziántól keletebbre kettéágazik Lianyungang, illetve Sanghaj irányába. Európában a Balkán-félszigeten, Budapesten és Párizson keresztül Calais-nál éri el az Atlanti-óceán térségét.

Az északi folyosó Kína mai fővárosából, Pekingből Kazahsztánon keresztül közvetlenül teremt kapcsolatot Európa irányába. Moszkvánál kettéágazik, egyrészt továbbhalad Duisburg irányába, majd Rotterdam kikötővárosa felé, másrészt Moszkvánál van egy leágazás Helsinki felé.

A déli folyosó a központi folyosóhoz hasonlóan szintén kettős kelet-ázsiai elvégződésű: Fucsou (Fuzhou), illetve Kanton (Guangzhou vagy Kuangcsou). Az útvonal egy dél-kínai nyomvonalon éri el Kasgart, majd Pakisztánon keresztül halad végig Karacsi kikötőjéig, onnan átszeli Iránt, ahol egyesülve a központi folyosóval eléri Isztambult.

A három folyosót összekötő másodlagos útvonalak egyrészt Aszthanát, Kasgart, Pekinget, Csunkinget kötik össze a központi folyosóval, másrészt megteremtik a kapcsolatot Dél-Korea és Japán irányába. Utóbbi esetben Pekingből leágazva részben szárazföldi, részben tengeri útvonalak kötik össze a térség fontos kikötővárosait a Peking–Tiencsin–Incshon–Tonghe–Szakaiminato–Oszaka/Kóbe–Sanghaj nyomvonalon.

Léteznek más eurázsiai szárazföldi kereskedelmi útvonalakat ábrázoló térképek is. Ezek egyike a szakirodalomban gyakran idézett Kína körüli hat gazdasági folyosó, amelyek közül négy érinti a Selyemút Övezetet. A négy gazdasági folyosó jól illeszkedik az előzőekben felvázolt elsődleges kereskedelmi folyosókhoz (4. táblázat).

A leghosszabb és talán fő- vagy gerinctengelyként is felfogható útvonal az ún. Új Eurázsia Szárazföldi Híd Gazdasági Folyosó (New Eurasia Land Bridge Economic Corridor), amely az előzőekben elemzett északi és középső folyosót kombinálja: Lianyungangtól a kínai szakaszon, a középső folyosón halad végig, majd Ürümcsitől az északi folyosó nyomvonalát követi. Ebből a kínai–kazah határnál fekvő Horgosz 2012-ben felfejlesztett szárazföldi kikötőjétől (ISLAMJANOVA, A. et al. 2017) ágazik le a Kína–Közép-Ázsia–Nyugat-Ázsia Gazdasági Folyosó, amely a



középső folyosó Horgosz–Isztambul közötti turko–perzsa (turáni) szakaszát jelenti. Az eurázsiai főtengeletről Ürümszinél ágazik le a Kína–Pakisztán Gazdasági Folyosó. Nem jelenik meg a három nyugat–keleti irányú folyosója között, de szintén érinti a Selyemút Övezetet a Kína–Mongólia–Oroszország Gazdasági Folyosó, amely a transzmongol vasútvonal útján halad végig Pekingtől Ulánbátoron át Moszkváig, Ulan-Ude-nél csatlakozik a transzsibériai vasútvonalba.

OBOR főbb útvonalai	Kína Selyemút Övezetet érintő gazdasági folyosói				egyéb útvonalak
	Kína– Mongólia– Oroszország GF	Új Eurázsia Szárazföldi Híd GF	Kína– Közép- Ázsia– Nyugat- Ázsia GF	Kína– Pakisztán GF	
északi folyosó		Ürümszi– Asztana– Rotterdam			Peking– Omszk– Cseljabinszk
					Moszkva– Helsinki
középső folyosó		Lianyungang– Ürümszi	Ürümszi– Isztambul		Sanghaj– Hszücsou
					Isztambul– Calais
déli folyosó				Kasgar– Gwadar	Fangcseng/ Kanton– Ürümszi
					Gwadar– Isztambul
másodlagos útvonalak				Ürümszi– Kasgar	Asztana– Almati/ Taskent
					Peking– Csungking
					Kasgar– Szamarkand

OBOR főbb útvonalai	Kína Selyemút Övezetet érintő gazdasági folyosói				egyéb útvonalak
	Kína– Mongólia– Oroszország GF	Új Eurázsia Szárazföldi Híd GF	Kína– Közép- Ázsia– Nyugat- Ázsia GF	Kína– Pakisztán GF	
egyéb útvonalak	Peking– Moszkva				Peking– Korea– Japán– Sanghaj
					Taskent/ Tejen– Baku– Teherán
					Meshed– Kabul– Iszlámábád
érintett országok	Kína				
	Mongólia	Irán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Törökország, Türkmenisztán, Üzbegisztán	Kazahsztán	Pakisztán	Afganisztán, Azerbajdzsán, Hongkong, Japán, Korea, Makaó

4. táblázat: Az Új Selyemút Gazdasági Övezet folyosóinak összefüggése Kína eurázsiai szomszédságát meghatározó gazdasági folyosókkal

*Forrás:* A szerzők összeállítása

Az átfedések ellenére a Selyemút Gazdasági Övezet három (északi, középső és déli) útvonala és a Kína körüli gazdasági folyosók között alapvető különbségek lelhetők fel. Az előbbi, elsődlegesen nyugat–kelet irányú útvonalak Európa és Kelet-Ázsia közötti kereskedelmi kapcsolatot szolgálnak, amelyben Kelet-Ázsia nincs Európához képest jobban kitüntetett szerepben, kontinensünk egyenrangú (nyugati) elvégződése a két terület közötti kereskedelmi folyosóknak. Ezzel szemben a Kínából „sugarasan” hat irányba kiinduló gazdasági folyosók egy erősen Kína-centrikus rendszert alkotnak. A hat folyosóból csupán kettő jut el Európába, egy további éppen érinti Isztambulnál kontinensünket. Valójában nem más ez, mint a világ legnépesebb országának tágabban értelmezett eurázsiai szomszédsága irányába megnyilvánuló geostratégiai rendszere. Ezt érzékeltetik a szó

szerint „széles” értelemben vett, pufferezónákkal határolt folyosók, amelyek sokkal inkább tekinthetők Kína geostratégiai irányainak, mint két térséget összekötő különböző kereskedelmi utak vonalas elemeinek. Valamennyi gazdasági folyosó más-más országot, országcsoporthoz köt össze Kínával, mely utóbbi valamennyi gazdasági folyosó egyik végállomása. Nem véletlen, hogy a folyosók megnevezésében is országnevekkel vagy több országot tömörítő nagyobb földrajzi egységek neveivel találkozhatunk. A Selyemút Övezet ebből a mongol–oroszl, a pakisztáni, a nyugat- és közép-ázsiai, illetve az európai (eurázsiai) geostratégiai irányok felé teremt földrajzi keretet.

*„Egy Övezet” lehatárolásának gazdaságföldrajzi, kulturális és politikai szempontjai*

Igazodván az „Egy Övezet, Egy Út” („One Belt, One Road” – OBOR) program elnevezésében szereplő övezet fogalomhoz geográfiai értelemben a nagyjából azonos szélességen (mérsékelt és meleg égöv határán) fekvő Nyugat- és Közép-Ázsia – Kelet-Ázsia övezet számít egy egységnek. Ebből így természetsszerűleg kimarad a Szegény Dél trópusi övezete (Dél-Ázsia és Afrika), és megítélésünk szerint az elnevezésben benne van egy tudatos megkülönböztetés a hideg égövhöz tartozó Észak-Ázsiától (Oroszlország) is, valamint a nem övezeti jellegű, erre merőleges meridionális helyzetű Amerikáktól. Az ázsiai régióban hagyományosan jelentős befolyású India is inkább ellenérdekel a dominánsabb kínai jelenléttel szemben. Afrika, Ausztrália és Amerika szerepeltetése pedig már csak azért sem indokolt, mert a partnerségi program kimondva, kimondatlanul egy rajtuk kívül álló területet, Euráziát igyekszik geopolitikai értelemben helyzetbe hozni. A Selyemút Övezet tehát a közepes szélességeken elhelyezkedő Nyugat- és Közép-Ázsiát és Kelet-Ázsiát magában foglaló közepes szélességeket jelenti.

Egy régió – övezet – meghatározásánál számít a régiót jellemző társadalmi–gazdasági homogenitás. Ha a Selyemút Övezetet különböző fejlettségi szinten álló országok alkotják is, az egy régióvá válásban fontos régióképző tényező a történelmi Selyemút révén kialakult kapcsolatrendszer, de ugyanígy nagy jelentősége van a nyelvi, kulturális, vallási és antropológiai sajátosságoknak is. Az itt élő népek jellemzően a sino–tibeti (kínai és tibeti), az altáji (japán, koreai, mongol és türk) vagy az iráni (afgán, beludzsi, fárszi, kurd és pastu) nyelveket beszélik. Kulturális szempontból a Selyemút Övezet kétarcú, amely egyúttal ki is jelöli az azt alkotó két nagy makrorégiót.

Az egyik makrorégió, Kelet-Ázsia, antropológiailag alapvetően mongoloid nagyraszshoz tartozó népek hazája. A térség országainak köre viszonylag egyértelműen meghatározható. Kelet-Ázsia a kínai kultúra hatásterületét jelenti, ahol az inkább az evilági élet erkölcsi tanításait központba helyező uralkodó vallások közé tartozik a buddhizmus, a konfucianizmus, a taoizmus, amelyek egymással is összefonódva jelentik az univerzizmust, emellett megemlítendő a japán sintóizmus, illetve számos kisebb-nagyobb helyi vallás is (PROBÁLD F. 2008). A vallással összefüggésben számos egyéb hasonlóság is megjelenik (filozófia, művészetek, építészet, kínai naptár és írás). Sokáig Mongóliában is a kínai írás volt hivatalos, a japánok és a koreaiak ma is a klasszikus kínai karakterekből származó írásjegyeket használják, még ha nyelveik más írásrendszerűek is (a XV. század óta a koreai abc 24 betűs). Kelet-Ázsia nagy múltú, jól szervezett civilizációi sajátos kulturális, társadalmi értékrendjükkel, ipari exportot ösztönző gazdaságpolitikájukkal sikeresen be tudtak kapcsolódni a III. évezred világ gazdaságába.

A négy államalkotó kelet-ázsiai nemzet a japán, a kínai, a koreai és a mongol, de alárendelt helyzetben ennél sokkal több nemzet él a kultúrrégióban (pl. tibeti, ujjur). A térség geopolitikai jellemzője, hogy Kína és Korea „megkettőződése” miatt a mindössze négy államalkotó nemzet ellenére Kelet-Ázsia jelenleg politikailag hat államra tagolódik, és az államhatárok nagyobb területre terjednek ki a szűkebben vett természetföldrajzi Kelet-Ázsiánál. Mongólia és Japán mellett a XX. század közepe óta Korea és Kína két-két államra oszlik: Dél- és Észak-Korea, illetve (Szárazföldi) Kína és Tajvan. (Nem is beszélve arról, hogy korábban még Hongkong és Makaó is külön kínai egységeket képeztek, az előző 1997-ben az Egyesült Királyságtól, utóbbi pedig 1999-ben Portugáliától tért vissza Kínához, és lettek annak különleges igazgatású régiói.) Kína hódításaival a jelenlegi államhatárok Kelet-Ázsia mellett a nyugatabbra fekvő belső-ázsiai területekre is kiterjednek. A politikai Kelet-Ázsia így magában foglalja a buddhista Tibetet, valamint az inkább az iszlám vallású, nomád életformát folytató türk népcsoport, az ujjurok területét, Hszincsiang Ujjur tartományt.

A kelet-ázsiai államokat közös jellemzőjeként megjelenő évszázadokon át tartó tudatos elzárkózás politikája nem csupán az európai gyarmatosítással szemben nyilvánult meg, de egymással szemben is. Ez az elmúlt fél évszázadban jelentősen megváltozott. A makrorégió belüli fokozatos gazdasági összefonódás az 1980-as években vette kezdetét, amikor japán ipari koncentrációkból a jelentősen megemelkedett munkabérek és

ingatlanárak miatt a japán multinacionális vállalatok egyre több beruházást helyeztek ki Dél-Koreába, Hongkongba és Tajvanra. A gazdasági ideológiai korlátok leépülésével a megélénkülő gazdasági fejlődés kiterjedt Kínára is. A kelet-ázsiai országok fokozatosan lebontották egymás irányába a vámokat, kvótákat és egyéb kereskedelmi korlátozásokat, különleges gazdasági övezeteket hoztak létre, ahol kikötőkben és a repülőtereken világszínvonalú logisztikai központokat alakítottak ki. Mára Kína Japán és Dél-Korea legfontosabb kereskedelmi partnerévé nőtte ki magát, és dinamikusan növekvő behozatalának több mint felét a régióból szerzi be. Kelet-Ázsia intraregionális kereskedelme nagyjából megegyezik az Európai Unióéval, amely a belső forgalom gyorsabban bővül mint más kultúrrégiók irányába. A külföldi tőkebefektetések kétharmada makrorégió belülről érkezik, újabban még technológiai transfer is, főleg az olyan kulcsfontosságú exportágazatokban, mint az elektronika (KHARAS, H. 2008). Az egykoron még egymástól is elzárkózó államokból álló Kelet-Ázsia elmúlt évtizedekben az egy egyre szervezettebben összefonódó gazdasági régióvá válik.

A másik nagy makrorégiót Nyugat- és Közép-Ázsia alkotja, amely még inkább egy kompakt földrajzi egységet alkot. Lehatárolásánál két legfőbb kulturális jellegzetessége, az iszlám vallás dominanciája és a nem arab etnikai hovatartozás, valamint egyre erősödő gazdasági integrálódás kap kulcsszerepet. Nyugat- és Közép-Ázsia lakossága természetesen messze nem azonos a világ népességének közel egynegyedét kitevő, több mint 1,5 milliárd iszlám hívővel, a muszlimokkal<sup>14</sup>, akik a kereszténység után Földünk második legnagyobb vallási közösségét alkotják világszerte. Sőt az itt élő török és iráni (turáni) népek országainak köre elkülönül a Délnyugat-Ázsiára és Észak-Afrikára kiterjedő Arab Világtól és egyes jelentős muszlim közösségekkel rendelkező, de távolabb fekvő országoktól. Nyugat- és

14 Jelentős számban élnek még nem arab muszlimok Nyugat- és Közép-Ázsián kívül is. Ilyenek például egyes afrikai társadalmak, vagy a délkelet-ázsiai Brunei (ahol az iszlám államvallás), Indonézia (amely egyébként a legnépesebb muszlim ország) vagy Malajzia, a dél-ázsiai Banglades (amely épp az iszlám vallás alapján vált el a hindu többségű Indiától), India (ahol 14 százalékos kisebbségük ellenére így is 100 millió nagyságrendben élnek muszlimok), a Maldív-szigetek, valamint az európai Bosznia-Hercegovina. Európában iszlám vallású még az albánok egy része és számos etnikai kisebbség (pl. csecsenek), és több európai nagyvárosban (pl. Moszkva) jelentős csoportot képeznek az Iszlám Világból érkező vendégmunkások (Angliában a pakisztániak, Németországban a kurdok és a törökök, Oroszországban a közép-ázsiaiak, Franciaországban pedig a Szahara és a Szudán Tájöv országaiból érkező észak-afrikaiak).

Közép-Ázsián belül is vannak olykor jelentős létszámú más valláshoz tartozó zsidó és keresztény közösségek (pl. Azerbajdzsánban, Kazahsztánban vagy Törökországban).

Nyugat- és Közép-Ázsia csak többé-kevésbé szinonim a Közel-Kelet vagy Elő-Ázsia földrajzi fogalmakkal. A térség etnikai–nyelvi szempontból nagyvonalakban két nagyobb karakteres egységre tagolható: török és iráni.

1.) A török és a vele rokon népek (azeriek, kazahok, kirgizek, türkmének, ujgurok és üzbégek) *Kis-Ázsiában és a közép-ázsiai Turkesztán* területén élnek: Azerbajdzsán, Kazahsztán, Kirgizisztán, Törökország, Türkmenisztán és Üzbegisztán;

2.) Az *iráni nyelven beszélő népek* (afgánok/pástúk, beludzsiak, kurdok, oszétok, perzsák és tádzsikok) *országai*: Afganisztán, Irán, Pakisztán és Tádzsikisztán.

Anyugat- és közép-ázsiai térség 10 országa egyre erősebben integrálódik egymással. Már 1962-ben létrejött a Regionális Fejlesztési Szervezet (Regional Cooperation for Development, RCD). 1985-ben Irán, Pakisztán és Törökország 3 alapító tagként újjáélesztette ennek utódját, a Gazdasági Együttműködés Szervezetét (Economic Cooperation Organization, ECO). 1992-ben nyerte el a szervezet jelenlegi taglétszámát, amikor 7 új ország (zömében volt szovjet közép-ázsiai tagköztársaságok), Afganisztán, Azerbajdzsán, Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán és Üzbegisztán csatlakozott hozzá. Az ECO egy igen dinamikusan fejlődő nemzetközi integráció, melynek célja a gazdasági, technikai és kulturális kapcsolatok fejlesztése. A szervezeten belül kiemelt kérdés az erőforrásaik kihasználása, megosztása, az Európai Unióhoz hasonló közös piac létrehozása, valamint a mindehhez nélkülözhetetlen infrastrukturális fejlesztések. Az ECO-nak 1995-től saját Kulturális Intézete, 2005-től pedig Kereskedelmi és Fejlesztési Bankja működik. A résztvevő tagállamok 2003-ban írták alá az ECO Kereskedelmi Egyezményét. Ez a 10 egyre szervesebben együttműködő ország alkotja egyúttal a Selyemút Övezet nyugat- és közép-ázsiai makrorégióját.

A Selyemút Övezet gazdaságföldrajzi lehatárolásánál figyelembe véve közigazgatási–politikai szempontokat igazodtunk az államhatárokhöz. Különösen nagy országok esetében (pl. Kína vagy Oroszország) azonban felmerül, hogy az állam területének egy kisebb vagy nagyobb része nem tartozik bele a vizsgált övezetbe. Oroszország esetében Észak-Ázsia, Kína esetében pedig Tibet besorolása vitatható.

Bár a mai Ázsiai-Oroszország déli szegélyén bizonyosan áthaladtak a történelemben is és ma is fontos kereskedelmi útvonalak, az egész szibériai területet (különösen ha Oroszország egészét Murmanszkig vesszük figyelembe) kevésbé érinti a Selyemút. Sőt egyes geopolitikai narratívák szerint a Selyemút részben – a kevesebb határ és a kisebb távolság miatt egyébként logikusabb északi útvonal ellenére – Oroszország megkerülését jelenti az Európai Unió és Kelet-Ázsia között. Ezek alapján Oroszország sem részben, sem pedig egészében nem képezi részét a Selyemút Övezetnek.

Részben fordított a helyzet Tibet esetében. A kulturálisan inkább Dél-Ázsia irányába orientálódó, nagy kiterjedésű, ritkán benépesült Tibet magashegységi környezetét is jobbára elkerülte a Selyemút, amely természetszerűleg ennél fogva szintén kisebb hatást gyakorolt a régió társadalmi–gazdasági fejlődésére (21. ábra). Tibet viszont Kína politikai részeként mégis szerepel a Selyemút földrajzi régiójában.



21. ábra: A Selyemút Övezet országai

*Forrás:* Varga Ágnes szerkesztése



Még a Selyemút Övezet két nagy makrorégiója szintjén is törekedtünk arra, hogy makrorégiók határai ne vágjanak ketté államokat. A jelenleg Kína politikai részét képező Hszincsiang Ujgur Autonóm Tartomány a közép-ázsiai kazahokkal és kirgizekkel rokon vonást mutató lakosságával, természetes földrajzi környezetével sokkal inkább a szomszédos Turkesztánhoz kapcsolódik, mint a Tengerparti-Kína han többségű területeihez. Jelen elemzésben azonban az autonóm terület Kína régiójaként mégsem Nyugat- és Közép-Ázsia, hanem Kelet-Ázsia részét képezi.

A Selyemút történelmi és a XXI. századi kereskedelmi folyosói és egyéb útvonalak, illetve a közös régióformáló tényezők (nyelvi, kulturális egység, politikai államhatárok és gazdasági integrációk) alapján a Selyemút Övezet a következő 18 országot foglalja magába:

- ⊕ *Kelet-Ázsia*: Dél-Korea, Észak-Korea, Japán, Kína (Hongkong, Makaó), Mongólia és Tajvan;
- ⊕ *Nyugat- és Közép-Ázsia*: Afganisztán, Azerbajdzsán, Irán, Kazahsztán, Kirgizisztán, Pakisztán, Tádzsikisztán, Törökország, Türkmenisztán és Üzbegisztán.

### **A Selyemút Övezet globális súlyának hosszú távú alakulása**

A Selyemút Övezet világviszonylatban az egyik legmeghatározóbb kultúrrégió (22. ábra). A Nyugat-, Közép- és Kelet-Ázsiát magában foglaló régió hatalmas területet fed le, amely közel 20 millió km<sup>2</sup>-es kiterjedésével a Föld szárazulatainak 15 százalékára terjed ki.



22. ábra: A Selyemút Övezet elhelyezkedése a Föld kultúrrégiói között  
 Forrás: Varga Ágnes szerkesztése

Területe alapján Európa és Észak Ázsia, illetve a vele közel azonos méretű Latin- és Észak-Amerika mögött a kilenc kultúrrégióból a 4. helyen áll. E tekintetben a Selyemút Övezeten belül a két nagy makrorégió Nyugat-és Közép-Ázsia, illetve Kelet-Ázsia viszonylagos egyensúlyban van, a Selyemút Övezet keleti része csak kis mértékben nagyobb, a kultúrrégió összterületének majdnem 60 százalékára terjed ki.

### *Hosszú távon múló demográfiai világelsőség*

Területarányához képest jelentősen hangsúlyosabb a Selyemút Övezet részesedése a világ népességéből. Az Övezet demográfiai súlyát érzékelteti, hogy messze a legnépesebb a kultúrrégiók között, hiszen a világ legnépesebb országát, Kínát magában foglaló Kelet-Ázsia már önmagában is világlegelsőnek számít. 2015-ben több mint 2 milliárd (!) ember, a világnépesség 30 százaléka a Selyemút Övezet területén élt. Ez pedig kétszeresen felülmúlta a területarányát, ami azt jelenti, hogy átlagos népsűrűsége (105 fő/km<sup>2</sup>) a világátlag (55 fő/km<sup>2</sup>) duplája. A népsűrűség alapján „csak a harmadik helyen áll a kultúrrégiók között, jócskán elmaradva Dél- (413 fő/km<sup>2</sup>) és Délkelet-Ázsiától (141 fő/km<sup>2</sup>).

A Selyemút Övezet átlagértékei mögött igen jelentős földrajzi különbségek vannak a két nagy makrorégió viszonylatában. A népességszám kultúrrégióon belüli megoszlása már jóval egyenlőtlenebb, ami egyértelműen Kelet-Ázsia (78 százalék) dominanciáját jelzi, ebből kétharmadot Kína önmaga képvisel. Maga Kína 1,4 milliárd fős lakosságával (még) a Föld legnépesebb országa, igaz a növekedés lassuló, a közeljövőben a még mindig dinamikusan népesedő India várhatóan meg fogja előzni. Kelet-Ázsia átlagos benépesültsége (137 fő/km<sup>2</sup>) nem sokkal kisebb Délkelet-Ázsiához képest. A népsűrűség azonban alacsonyabb területi szinteken is rendkívül egyenlőtlen, erősen korrelál a csapadék és a napfénytartam eloszlásával (PROBÁLD F. 2008). A földszűke és a túlnépesedés következtében az agrárium csak az ún. „ázsiai termelési módot” tette lehetővé. Az egymástól elszigetelt, zárt faluközösségek hálózata, a piaci árutermelő gazdaság helyett az autark, önellátó naturálgazdálkodás sok évszázados hagyományai, a különböző termelő és fogyasztó körzeteket összekapcsoló országon belüli árucseré, belső kereskedelmi kapcsolatok korlátozottsága vagy a sokáig kezdetleges mezőgazdasági infrastruktúra nyomán a kelet-ázsiai társadalom földrajzi elrendeződése szorosan összefügg a föld eltartó képességével. A népesség igen erőteljesen koncentrálódik a monszunhatás előnyeit élvező, jobb agroökológiai potenciálú tengerparti zónába. Az ezredfordulón a kelet-ázsiai lakosság egyharmada 75 km-nél nem lakik távolabb a tengertől, és minden ötödik ember a 20 km-es tengerparti zónában (WORLD BANK 2008). A Selyemút Övezet belső-ázsiai és külső periferikus fekvésű északi etnorégiói (Tibet, Hszincsiang-Ujgur, Belső-Mongólia) viszont még mindig alig benépesültek.

A Selyemút Övezet nyugati makrorégiója viszont jóval alacsonyabb népességszámú, 2015-ben 460 millió fő volt. Nagy – közel európanyi – kiterjedéséből ugyanakkor viszonylag kisebb lakosságszámából következően a térség Kelet-Ázsiához képest jóval ritkábban lakott, átlagos népsűrűsége (57 fő/km<sup>2</sup>) alig haladja meg a világátlagot. Benépesültségében fontos szerepet játszik a száraz félsivatagos–sivatagos éghajlat. Kelet-Ázsiához hasonlóan itt is jelentős a népesség földrajzi koncentrációja. A lakosság történelmi idők óta alapvetően a mediterrán tengerpartokra (Törökország), illetve a folyók (Amu-darja, Szír-darja és az Indus) menti termékeny területeken koncentrálódik, a felsorolt területeken kívül szinte jelentéktelen a népsűrűség. Nyugat- és Közép-Ázsia a Föld lakosságának csupán töredékét adja (mindössze 6 százalék), igazi geopolitikai jelentősége

abban áll, hogy a világ közel 1,5 milliárdnyi muszlim hívójének 30 százaléka itt él, ugyanannyian mint az Arab Világ területén. A legnagyobb kiterjedésű ország Kazahsztán, a legnépesebb pedig a 190 milliós Pakisztán, de középhatalmi szerepet hagyományosan inkább a 80–80 milliós Irán és Törökország tölt be.

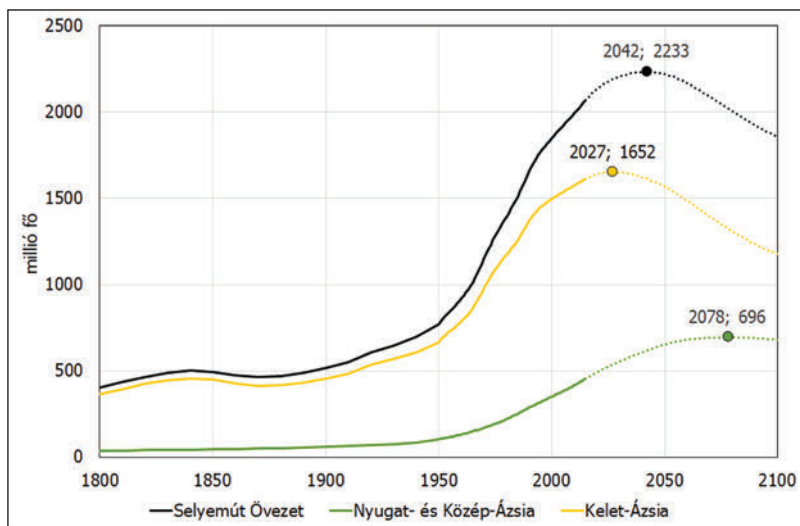
A Selyemút Övezet világnépességen belüli kiemelkedő aránya nem újkeletű, sőt a történelemben gyakran a mainál még magasabb részesedés is jellemezte. A XIX. század elején az akkor élő emberiség közel fele, 45 százaléka (!) a Selyemút Övezet lakója volt. A térség népessége 1800-ban már meghaladta a 400 millió főt, a kultúrrégiót akkoriban egyértelmű kelet-ázsiai túlsúly jellemezte, a két makrorégió közötti belső arány 9:1 volt keleti részterület javára. Kelet-Ázsia – és ezen belül Kína – demográfiai folyamatai ennél fogva alapvetően meghatározták a Selyemút Övezet egészének népesedési mutatóit.

Az 1800–2100 közötti 3 évszázad első felében csupán egy enyhébb népesség-gyarapodás jellemezte a térséget, sőt a XIX. század közepén még fogyatkozott is a népesség száma. A népességszám visszaesése abból adódott, hogy Kína korszakhatárhoz érkezett a rá jellemző az ún. dinasztikus ciklikusságban. A kínai uralkodó dinasztiák ugyanis jellegzetes ciklikus formában követték egymást. Az ország történelmében gyakran előfordult, hogy amint egy dinasztiának sikerült stabilizálnia az ország fejlődését, a társadalom olyan mértékben túlnépesedett, amellyel a termőföld bővülése már nem tudott lépést tartani. Ez előbb-utóbb éhínségekhez és felkelésekhez vezetett, mígnem az ezek nyomán fellépő emberveszteségek révén a népesség száma újra a föld eltartóképességének megfelelő szintjére csökkent. Ezzel egy új ciklus kezdődött el, amely rendszerint egy új dinasztia megjelenésével járt együtt. Ez történt Kínában a XIX. század közepén is, amikor a megelőző 100 év túl gyors népesség-gyarapodásával az egy főre jutó földterület jelentősen visszaesett, amelyet tovább súlyosbítottak az 1840–1850-es években bekövetkezett természeti csapások is (szárazságok és árvizek). Az élelmiszerhiány, az egyre súlyosabb adóterhek és a földszűke, valamint az ezek nyomán felerősödött állami korrupció belső lázadásokhoz vezetett, közülük a legjelentősebb a Tajping-felkelés, amelyet csak tovább tetézett egy külső támadás az ópiumháborúk formájában (DURAND, J. D. 1977). A XIX. század végére a zűrzavaros időszak átmeneti népességcsökkenése véget ért, újra növekedésnek indult a térség lélekszáma.

A XX. század második felében mind Kelet-, mind pedig Nyugat- és Közép-Ázsiában rendkívüli mértékben felgyorsult a népességszám gyarapodása. A Selyemút Övezet lakosság száma az 1960-as években bővült a legdinamikusabban. Kínában Mao Ce-tung a népélelmezési válság ellenére sem korlátozta, hanem támogatta a demográfiai robbanást (elhíresült mondásai közé tartozott: *„Az embernek csak egy szája van, de két keze”*). Mao halála után Teng Hsziao-ping közismert restriktív népesedéspolitikája radikális fordulatot eredményezett. A propaganda azonban kevésbé volt hatékony vidéken, különösen az analfabéta társadalom körében vagy a periferikus etnorégiókban.

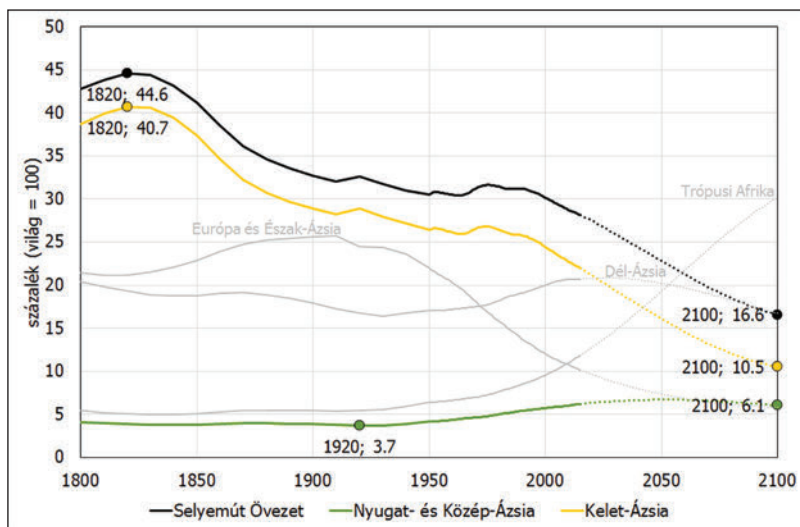
A Selyemút Övezet nyugati makrorégiójában – ellentétben Kínával – a dinamikus népességnövekedés egészen az 1990-es évekig eltartott. Sőt Nyugat- és Közép-Ázsia több országa még ma is igen gyorsan népesedik, amelyben szerepet játszik, hogy az iszlám vallás – a kereszténységhez hasonlóan – elutasítja a születésszabályozást. Egyes országokban a térben meglehetősen koncentrált népességnövekedéstől elmaradt a munkahelyek számának bővülése, a helyzetet csak valamelyest enyhíti a nagyszámú vendégmunkás kiáramlása. Az emigránsok egy része a fejlett világba (elsősorban Európába) vándorol, de jelentős mértékű az Iszlám Világon belüli migráció is elsődlegesen a gazdagabb, olajexportáló országok irányába (például törökök Délnyugat-Ázsia országaiba), ahol – szemben Európával – a kulturális, vallási beilleszkedés kevésbé okoz nehézséget. Mindez enyhít a hazai munkanélküliségen, és hazautalásaik jótékonyan járulnak hozzá országuk fejlődéséhez. Az iszlám vallás elutasítja a kamat ellenében történő pénzkölcsönzést, így a hazautalásokat jól szervezett, saját iszlám pénzügyi rendszerükön (az ún. hawaldar rendszeren) keresztül bonyolítják le. A 2010-es években különösen felgyorsult az Európa felé irányuló nemzetközi migráció. A térség fontos kibocsátó országa Afganisztán és Pakisztán, a tranzitországok között pedig Törökország tölt be kulcsszerepet. A nemzetközi migráció egy jelentős része illegális formában bonyolódik le, a háborús menekültek, üldözöttek között – különösen a Selyemút Övezetből – nagy arányban érkeznek gazdasági bevándorlók is. Az Európában időközben egyre sűrűsödő terrorcselekmények a XXI. századi exodus kérdését nemcsak demográfiai, munkaerőpiaci és kulturális, de súlyos biztonságpolitikai kontextusba is helyezik, amelyre Európa jelen sorok megírásakor még nem talált közös választ.

Az ENSZ közepes előrejelzése szerint a Selyemút Övezet lakosságának növekedése a XXI. században fokozatosan lelassul, és az évszázad közepe táján éri el tetőpontját. Kelet-Ázsiában a demográfiai fordulat várhatóan egy pár évtizeddel korábban be fog következni (23. ábra), Nyugat- és Közép-Ázsiában pedig csak az évszázad végén vált fogyóra a népességszám.



23. ábra: A népességszám hosszú távú alakulása a Selyemút Övezetben  
Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION

Annak ellenére, hogy az elmúlt két évszázadban, miközben megötszörözött a Selyemút Övezet lélekszáma, ez a növekedés az egyik leglassabb volt a többi kultúrrégióhoz képest, csupán Európa és Észak-Ázsia növekedésénél számított dinamikusabbnak. Ebből következően a Selyemút Övezet Föld összlakosságán belüli aránya – ha kisebb-nagyobb ingadozásokkal is, de – fokozatosan csökkent. A hosszú XIX. század során a gyarmatosításból és az ipari forradalomból nem csupán technikailag, katonailag, de demográfiaiilag is megerősödő Európa szerzett egyre nagyobb részesedést a világ népességéből (24. ábra). Szinte szimbolikus, hogy még a világ legnépesebb városa is Peking helyett London lett a XIX. század közepén. Kontinensünk az I. világháború előestéjén érte el újkori történetének legjelentősebb (25 százalékos) globális népességarányát, de ekkor is csak megközelíteni, de megdönteni nem tudta a Selyemút Övezet (vagy Kelet-Ázsia) fokról fokra olvadó elsőségét.



24. ábra: A Selyemút Övezet fogyatkozó globális népességsúlya radikális belső átrendeződéssel

Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION

A két világháborút követően Európa már nem csak a korábbi világpolitikai befolyását, de a globális népességsúlyát sem tudta megtartani. A gyarmatok felszabadulásával a Föld népességének növekedési súlypontja a fejlődő világba terelődött át. A XX. század közepén Latin-Amerika élte meg az emberiség történelem egyik leglátványosabb demográfiai robbanását. Ezzel egy időben a Selyemút Övezet demográfiai legmeghatározóbb országában, Kínában a népesség számának növekedését jelentősen fékezték a természeti csapások miatt ezidőtájt gyakran fel-fellépő éhínségek és az ezekből következő milliós halálos áldozatok. Mao Ce-tung népességgpolitikája ugyanakkor szerepet játszott abban, hogy az 1960-as években – ha rövid ideig is, de – átmenetileg újra növekedett Kína és a Selyemút Övezet globális demográfiai súlya. Teng Hsziao-ping idején azonban tovább folytatódott a térség a Föld népességén belüli arányának fokozatos visszaszorulása.

Ahogy az 1980-as évektől fokozatosan „megszelídültek” a korábban jellemző gyors latin-amerikai népesedési ráták, a növekedés áttelődött a világ gazdaság legszegényebb perifériáira. A XX. század utolsó évtizedeiben Dél-Ázsia fokozatosan felzárkózott a Selyemút



Övezet mellé. Kína és India napjainkban már „fej-fej mellett” haladnak, és az ENSZ közepes demográfiai előrejelzése szerint a 2020-as évtizedben India bizonyosan meg fogja előzni Kína lélekszámát. Az előrejelzések alapján várhatóan a XXI. század '30-as éveiben fog Dél-Ázsia népességaránya tetőzni, és csak a XXI. század végén lesz közel azonos a lakosságaránya a Selyemút Övezetével (a világnépesség 17–17 százaléka körül). Ez azonban csak a 2–3. helyre elegendő a kultúrrégiók lakosságszám szerinti sorrendjében, mert ugyanezen ENSZ számítások alapján a XXI. század demográfiai folyamatainak „kétes hírű győztese” várhatóan Trópusi-Afrika lesz, amelynek népességszáma az évszázad végére így megelőzi a Selyemút Övezetét, majd az évszázad végére közel kétszeresen felül is múlja azt.

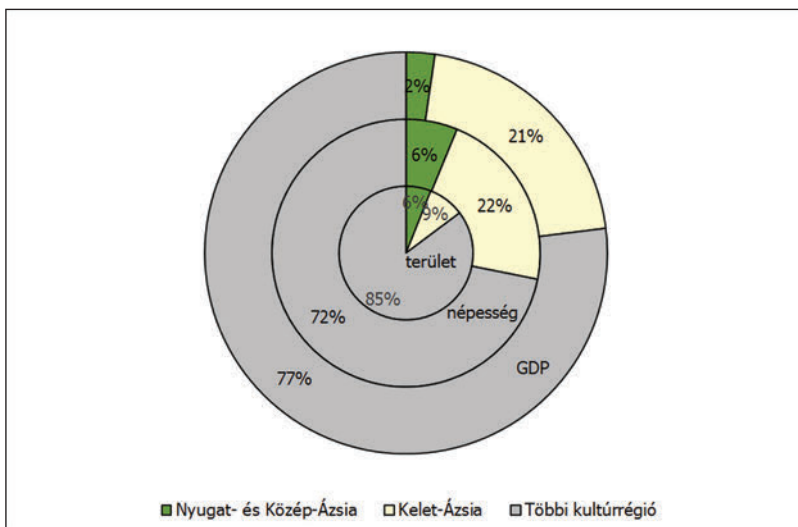
Mindeközben jelentősen megváltozott/megváltozik a Selyemút Övezeten belül a két makrorégió közötti belső arányosság. Nyugat- és Közép-Ázsia világnépességből való részesedése a XX. század közepéig alig változott, inkább csökkent, a mélypont 1920-ban volt (3,7 százalék). Azonban a XX. század közepétől meginduló, dinamikus, a világtátlagnál gyorsabb növekedése révén a XXI. század végére Nyugat- és Közép-Ázsia a Föld népességének közel 6 százalékát adja, ami a Selyemút Övezet népességének pedig már több mint egyharmadát fogja jelenteni.

### *Gyorsan javuló világgazdasági pozíció*

A Selyemút Övezet egyike a világgazdaság három meghatározó kultúrrégiójának. Japán, az újonnan iparosodó kelet-ázsiai országok és a feltörekvő Kína a XX. századi dinamikus fejlődés eredményeként a világgazdaság három pólusának egyikét képezik. A térség világgazdasági súlyát érzékelteti, hogy Nyugat- és Közép-Ázsiával együttesen a Föld területének 15 százalékára kiterjedő térség 2015-ben a világ összes GDP-jének 23 százalékát állította elő. Ennek ellenére az országsoport GDP-je elmarad a Triádon belüli másik két versenytársa gazdasági erejétől, ezzel Európa és Észak-Ázsia (30 százalék), valamint Észak-Amerika (28 százalék) mögött a harmadik helyen állt.

Miközben a Selyemút Övezet világnépességen belüli részesedése az 1990-es évektől fokozatosan mérséklődik (1990-es 31 százalékról 2015-re 28 százalékra csökkent), a vizsgált térség 1990

óta<sup>15</sup> 5 százalékponttal, 18-ról 23 százalékra erősítette világgazdasági részesedését. Az ellentétes irányú változások nyomán a térség gazdasági súlya ugyan 2015-ben még mindig elmaradt a népességarányától, azonban a dinamikus gazdasági növekedése miatt egyre inkább megközelíti azt (25. ábra). Ez pedig azt jelenti, hogy a Selyemút Övezet egy főre jutó GDP alapján még nem éri el a világátlag szintjét, de a gazdasági fejlettségében lépésről lépésre felzárkózik ahhoz.



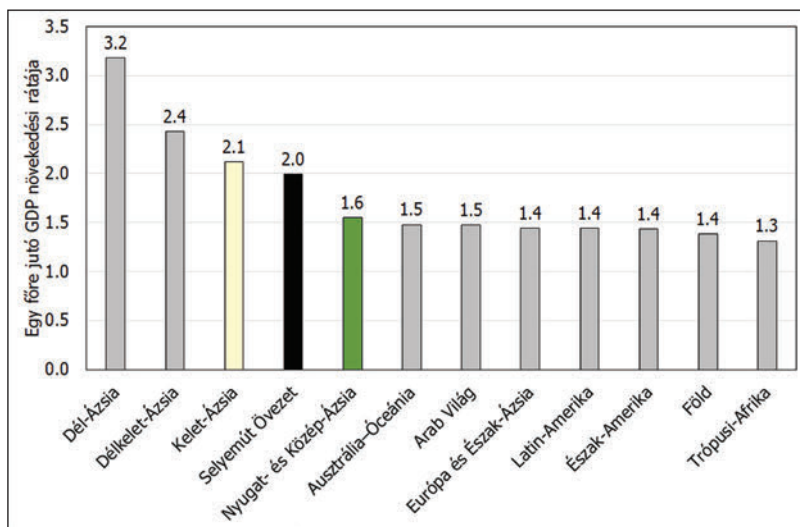
25. ábra: A Selyemút Övezet két nagy makrorégiójának részesedése a világ szárazföldi területeiből, népességéből és GDP-jéből, 2015.

Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION

A Selyemút Övezet két nagy makrorégiója között gazdasági téren jelenik meg a legmarkánsabb egyensúlytalanság. Kelet-Ázsia kultúrrégió belüli terület- (59 százalék) és népességarányához (78 százalék) képest a GDP-részesedése 90 százalékos. A két makrorégió közötti gazdasági egyenlőtlenségre, annak időbeli változására a későbbiekben még részletesebben is kitérünk.

15 1970-ben az akkor még a Szovjetunióhoz tartozó országok nélkül a Selyemút Övezet a világ GDP-jéhez még csak 13 százalékkal járult hozzá. Véltetően nem a hat volt szovjet tagköztársaság bevonása révén növekedett 1990-re 18 százalékra az Övezet gazdasági súlya, hiszen 1990-ben a hat ország együttesen is csupán 0,3 százalékát adta a világ GDP-jének.

Az elmúlt negyed évszázad során a Selyemút Övezet egy főre jutó GDP-je megduplázódott (26. ábra). Ezzel gazdasági fejlődése alapján Dél- és Délkelet-Ázsia után a harmadik leggyorsabban fejlődő kultúrrégió, különösen a térség kelet-ázsiai részét jellemzi dinamikus fejlődés.



26. ábra: A kultúrrégiók gazdasági fejlődésének földrajzi egyenlőtlenségei, 1990–2015.  
Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION

A kilenc kultúrrégió fejlettségi sorrendje 1990 és 2015 között lényegében változatlan maradt. Az egyetlen változást éppen az jelentette, hogy a Selyemút Övezet 1990-ben még a világátlag 57 százalékán állt, 2015-re 82 százalékra kapaszkodott fel, időközben megelőzte Latin-Amerikát.

### A vizsgált térség világ gazdasági szerepének hosszú távú alakulása makrorégióként

Az új gazdaságföldrajz (new economic geography, neg) felismeri a kulturális tradíciók jelentőségét a gazdaság folyamatok elemzésénél (DANIELS, P. 2008). A vallási, kulturális meghatározottság erősen összekapcsolódik a fogyasztási szokásokkal, az életmóddal, a gazdálkodás módjával, a gazdasági sikerességgel.

Kelet-Ázsia az egyetlen olyan kultúrrégió, amely az európaítól (nyugatítól) eltérő civilizációs alapokról indulva is a kapitalista világgazdaság egyik centrumává tudott válni, úgy, hogy eközben megőrizhette saját kultúráját, hagyományait. Érdekesség, hogy épp az a kultúrrégió, amelyet teljes egészében soha nem sikerült gyarmatosítani, ahol az európai civilizáció a legkevésbé érezte hatását, volt képes a nyugati kultúrkörben kifejlődött kapitalista világgazdasághoz sikeresen becsatlakozni. Ráadásul a világgazdasági integrálódás esetében nem kezdte ki az európaítól eltérő kultúra hagyományos értékrendjét, sőt inkább előnyt jelent a takarékoságot, a mértékletességet, a vezető iránti alázatot, a szorgalmat, a tudást erénynek tekintő hagyományos teljesítményelvű kelet-ázsiai felfogás. A nyugati életmód, fogyasztási szokások és a helyi kulturális sajátosságok összefonódására sajátos példát szolgáltat a Mc Donald's étteremhálózat (CRANG, PH. 2008). Miközben a nyugati világban ezek az éttermek a gyors, olcsó és uniform étkezés szimbólumai, Pekingben, Szöulban, Tajpejben vagy Tokióban a gyorsétterem épp amerikai jellegét veszíti el, amely a városi stressztől való elmenekülésre szolgáló különleges pihenőhelyként funkcionál, ahol hosszasan el lehet időzni, zenét hallgatni, társalogni.

Az Iszlám Világhoz tartozó Nyugat- és Közép-Ázsiában ugyanakkor a nyugatról érkező fejlődési impulzusuk és a kulturális hagyományok összeegyeztetése nem konfliktusmentes. Az országok felemelkedését, a képzettségi szint javulását különösen Afganisztánban és Pakisztánban még mindig akadályozza a nemi diszkrimináció. A lányok még mindig sokkal kisebb arányban vesznek részt iskolai oktatásban, amelyet tovább tetéz a tanárnők hiánya (VARGA Á. 2011). Az iszlám vallás számos meghatározottsága (pl. öltözködés, nők egyenjogúsága, tartózkodás az alkohol vagy a sertéshús fogyasztásától, kamatszedéstől) a globalizáció korában válaszut elé állítja a térség országait Afganisztántól Törökorszáig. A megosztottságot jellemzi, hogy egyes országok akár szélsőséges cselekményekkel is szembefordulnak a nyugattal szemben, mások pedig annak fontos katonai szövetségei.

*Kelet-Ázsia: ősi civilizációból a világgazdaság feltörekvő centrumáig*

A Föld kultúrrégiói közül Kelet-Ázsiában fejlődtek ki az emberiség legrégebb ideje folyamatosan működő civilizációi. Bár a világ más

térségeiben is kialakultak nagy és a koruk technikai szintén fejlett birodalmak, ezek és a területükön lévő mai államok között megszakadt a kontinuitás. Az ókori Egyiptom nem a mai Egyiptom, Mezopotámia nem Irak, az Indus-völgyi civilizáció nem Pakisztán, a Római Birodalom nem Olaszország, az Azték Birodalom nem Mexikó, az Inka Birodalom pedig nem Peru „jogelődjé”. Kínában viszont 4000, Koreában 3000, Japánban pedig 2000 éve gyakorlatilag ugyanaz a kultúrkör maradt meg, még akkor is, ha időközben változott az uralkodó dinasztia vagy akár az államforma. A kelet-ázsiai kultúrrégió számos találmányt adott a világnak (pl. iránytű, papír, porcelán, puska vagy selyem), ezek közül azonban több sokáig csak helyben hasznosult, – az európai technikai és tudományos forradalommal ellentétben – a technikai fejlődés nem eredményezte a kelet-ázsiai kultúrrégió globális gazdasági, politikai és katonai erőfölényét a többi kultúrrégióval szemben.

A kelet-ázsiai civilizációk hosszú ideig tartó fennállásában szerepet játszhatott a térség viszonylagos elzártsága. Ez természetföldrajzi tényezőkkel is indokolható, hiszen keleti irányba a hatalmas Csendes-óceán határolja a térséget. Különösen markáns a szárazföldi választóvonal Dél-Ázsia felé a Föld legmagasabb hegysége, a Himalája és a Tibeti-magasföld, Szibériától az Altaj és a ritkán lakott száraz sivatagos területek (pl. Góbi-sivatag) zárják el. Délkelet-Ázsiától is magas hegységek képeznek természetes választóvonalat (igaz ez utóbbi irányába még volt valamennyi lehetőség a kapcsolattartásra, illetve terjeszkedésre). Igazán sokáig csak a Selyemút jelentette az egyetlen jelentősebb külkereskedelmi kontaktust.

Az elzártság nem csak kifelé, hanem Kelet-Ázsia társadalmain belül is megnyilvánult. Kínában egymással kevésbé kommunikáló, faluközösségi keretek közé zárt önellátó gazdálkodás alakult ki az egyébként állami tulajdonban lévő földeken. Japánban sem mozoghatott szabadon a lakosság, az országon belüli vámok, forgalmi korlátozások még tovább nehezítették a belső kereskedelmi kapcsolatok kialakulását.

A hagyományos kelet-ázsiai társadalmi szerkezet feudális jellegű paraszttársadalom volt, amely eltért az európai változattól abban, hogy ez sokkal hierarchikusabb volt, az alattvalók és a despotikus uralkodói hatalom között sokkal nagyobb volt az alá-fölérendeltség. A társadalomban ma is mélyen benne van a feljebbvalók, az idősek, az ősök tisztelete, az egyén közösség iránti alárendeltsége (legyen az vallási vagy munkahelyi

közösség). A vissza-visszatérő éhínségek gyakorlati kihatása, hogy a kelet-ázsiai kultúrában nem alakulhattak ki vallási alapú étkezési korlátozások (mint például Nyugat- és Közép-Ázsia iszlám kultúrájában).

Bár a külső gyarmatosítás kevésbé jellemezte a térséget, a történelem során több hatalmi átrendeződés történt Kelet-Ázsián belül. A XIII. században virágzott Dzsingisz Kán viszonylag rövidebb életű Mongol Birodalma, a mongolok inváziója az emberiség legnagyobb építménye, a Nagy Fal ellenére Kínát is elérte. A XVII. század közepétől egészen a XX. század elejéig a mandzsú-kínai Csing-dinasztia uralta Kína mellett Mongóliát, és hűbéri fennhatósága kiterjedt a kínai és japán hatalmi centrum között hídszerepet betöltő Koreára is, amely ennek ellenére meg tudta őrizni részleges függetlenségét, nyelvi és kulturális identitását.

Az európaiaknak végül sikerült Kínát legyőzniük, és kikényszeríteni legalább egy részleges nyitást. Kínának meg kellett nyitnia Kantont és a további tengerparti és folyami kikötőit, ahol a külföldiek törvényei szerinti koncessziós övezetek jöttek létre. Az európaiak hatására elsődlegesen a gyarmatáruk (pl. tea, selyem) jelentettek értéket. A külföldi árucikkek akadályozták a hazai kézműipar fejlődését, Kína félgyarmati szintre süllyedt.

Japánban a XIX. század második felében ért véget a sógunátus, 1868-ban az újra megerősödő császárok bevezették a Meidzsi- (= *felvilágusult*) reformokat. Ez számos társadalmi-gazdasági területre kiterjedt. Megszüntették a feudális társadalmi szerkezeteket, a felszabaduló jobbágyságot felszívta az ekkor kialakuló modern ipar. Az állam kulcsszerepet játszott a modernizációban, a központi bankok elősegítették a nagycsaládi alapon szerveződő tőkés monopolszervezetek megerősödését. Eltörölték a munkaerő és az áruk szabad mozgását korlátozó szabályokat, amely egységes japán nemzetgazdaság kialakulását tette lehetővé. Kulturális téren a Meidzsi-reformok egyik legnagyobb eredménye, hogy az addig döntően analfabéta társadalom helyett a kötelező alapoktatás bevezetésével a fiatalok a XX. század fordulóján szinte teljes egészében írástudóvá váltak.

A gazdasági fellendülés megnyitotta Japán számára a katonai terjeszkedés lehetőségét is a kelet-ázsiai térségben. Kína 1895-ös legyőzésével átalakultak a kelet-ázsiai erőviszonyok. Kína elengedte Koreát, Tajvant és a Rjúkjú-szigeteket, a megroggyant a Kínai Császárság helyett 1911-ben a kikiáltották a Kínai Köztársaságot. Japán győzelmet aratott az időközben a Csendes-óceánig kijutó oroszokkal szemben is, megszerezvén Dél-Szahalint és a Kurill-szigeteket. A Felkelő Nap Országá fokozatosan dominánssá vált

a környező szigetvilágban is (Marianna-, Marshall- és Karolina-szigetek), amellyel pedig az épp ebbe az irányba aspiráló USA érdekszférájával ütközött – utóbbi le is állította a stratégiai szempontból fontos anyagok, eszközök szállítását Japán számára (PROBÁLD F. 2008).

A japán hadiipar és nehézipar számára nyersanyagokra volt szükség, így a szigetország 1931-ben elfoglalta a Kína északkeleti részén fekvő stratégiaiilag fontos Mandzsúriát, amely igen gazdag külszínfejtéssel is elérhető, magas fűtőértékű szénben (antracit) és vasércben. A japán megszállás egyúttal a nehézipar, kohászat megteremtését is jelentette Koreában és Kínában. Japán célja egész Kína elfoglalása volt, ez azonban nem sikerült. Japán tovább terjeszkedett a csendes-óceáni térségben, ahol végül is az USA-hoz tartozó Pearl Harbor elleni támadás adta meg az USA számára a hadba lépés lehetőségét.

A világ hadszínterein már elcsendesültek a fegyverek, de Kelet-Ázsiában még tovább tartottak a háborús konfliktusok. Maga a II. világháború is itt ért véget a Hirosimára és Nagaszakira ledobott két amerikai atombombával, amely végül is elérte Japán kapitulációját. A szigetország elveszítette területi hódításait. 1946-ban Kínában polgárháború tört ki, amely végül a kommunista kínai erők győzelmével ért véget, és 1949-ben kikiáltották a Kínai Népköztársaságot. A vesztes nemzeti kínai (Kuomintang-) kormány Tajvan szigetére menekült, és sokáig Tajvan képviselte a világ legnépesebb országát az ENSZ-ben. Koreát 1945-ben északon a szovjetek, délen az amerikaiak szállták meg. 1950-ben a szocialista északi országrész a délre is ki akarta terjeszteni befolyását, amely a kettejük közötti háborúba torkollott. 1953-ban fegyverszünetet kötöttek nagyjából az 1945-ös határvonal mentén.

Az USA eredetileg Kínában látta legfőbb kelet-ázsiai szövetségesét a háború utáni új világrendben, a kommunista hatalomátvétel után ez azonban lehetetlenné vált. A kínai konfliktus és a koreai háború idején Japán viszont az amerikaiak nélkülözhetetlen támaszpontjává és ellátó bázisává vált, aminek hatására az USA mégiscsak az addig saját maga által erőltetett szankciókkal sújtott japán gazdaságot igyekezett feléleszteni. A japán állam tudatos tervidőszakokkal sikeres fejlesztéseket hajtott végre, a háborúban romba döntött ország egy rendkívül dinamikus gazdasági növekedési pályára állt, a japán gazdasági csoda évi 10 százalékos növekedése az 1970-es évek olajárrobbanásáig eltartott. A növekedés alapját a társadalom mentalitása, munkamorálja és a kezdetben alacsony munkabérek jelentették. A fejlődés motorját az iparcikkek kivitele jelentette, az egyes évtizedekben azonban eltérőek voltak a vezető iparcikkek. Eleinte



az alacsony munkabérekre alapozott munkaerő-intenzív iparágak fejlődtek (pl. szövetek, konfekcióárúk, plüssjátékok). Az 1970-es években a tőke- és nyersanyag-intenzív nehézipari termékek gyártásával vált ismertté a japán ipar (pl. hajógyártás). Egy évtizeddel később Japán már tudásintenzív high-tech iparcikkek kivitelére szakosodott (autóipar, elektronika, számítógépgyártás). A XX. századi fejlődésével Japán iskolapéldája lett azon magas fejlettségű országoknak, amelyek meglehetősen szűkös természeti erőforrásokkal rendelkeznek (HAGGETT, P. 2001 pp. 556–557.). A gazdasági fejlődés megértésében a Nobel-díjas Paul Samuelson szerint szerepet játszó 4 legfontosabb alaptényezőből három – a népesség, a tőkeképződés (hazai vagy importált tőke) és technológia – ellensúlyozni tudta a természeti készletek korlátozottságát.

Időközben a megemelkedett japán munkabérek és a japán valuta, a jen felértékelődésével megdrágult a japán export, és az 1990-es évektől egyre jellemzőbbé vált, hogy a külföldön előállított japán licenszű termékek megvásárlása a szigetországiak számára is olcsóbb volt az odahaza előállítottéhoz képest, ezért az új kihívás Japán számára a saját belső fogyasztói pozíciójának javítása. Az utóbbi években megindult a japán működtetőke-kivitel a pénzügyi, kereskedelmi és szállodai szektorba is. Japán ma már az információs társadalom egyik emblemikus hazája, amely egyúttal a tudásexport (gyártási eljárások, innovációk) terén is sikereket ér el.

A japán mintát követte kb. egy évtizedes lemaradással az újonnan iparosodó országok (newly industrialized countries, NIC) 1. csoportja, amelyek Szingapúr kivételével döntően kelet-ázsiaiak (Dél-Korea, Hongkong és Tajvan). Észak-Korea, Kína és Mongólia ugyanakkor a szocializmus útját választotta. A két rendszer közötti verseny különösen kiéleződött az azonos etnikai, kulturális hátterű két Korea között. Igaz, a vegytiszta összehasonlítást némiképp torzítja, hogy induláskor Észak-Korea rendelkezett jobb természeti és gazdasági adottságokkal (ásványkincsek, ipari kapacitások), míg Dél-Korea nem csupán északi szomszédjától, hanem még Indiától is elmaradt az 1960-ban. Ennek ellenére Dél-Korea valóságos gazdasági csodát hajtott végre, ebben Japánhoz hasonlóan kulcsszerepet vállalt az állam, amellyel összefonódtak a hatalmas családi óriáskonszern vállalatok (chaebolok). Tudatos állami gazdaságfejlesztési politikájuk révén Japán, Dél-Korea, Hongkong és Tajvan az ún. developmentális országok tipikus példái (COE, N. M. et al.

2007; MACKINNON, D. – CUMBERS, A. 2007). Észak-Korea az önerőre támaszkodást (dzsucse) választotta, amelynek kudarca az 1990-es évekre már egyre inkább láthatóvá vált a világ közvéleménye számára.

Időközben az 1949-ben kikiáltott Kínai Népköztársaságban Mao Ce-tung vezetésével egy sztálini típusú kommunizmus indul el, amely a hatalmas erőforrások mozgósításával igyekezett fejlődést elérni (ún. „Nagy Ugrás” politikája). Az ország felemelkedését azonban jelentősen megnehezítették az éhínségek. A népélelmezés így stratégiai kérdéssé vált, amelyet eleinte a hivatalos politkának megfelelően a mezőgazdasági termelés extenzív bővítésével, újabb földterületek bevonásával kívántak elérni. Később megindult az agrárium intenzifikálása is a műtrágya, traktorok és egyéb gépek használatával és gyártásával. Sztálin halála után Kína úgy érezte, hogy a Szovjetunió letért a szocializmus helyes útjáról, és a kelet-ázsiai óriásország magában látta a helyes vezető példáját. Mindez megrontotta a viszonyt a világ legnagyobb területű és legnagyobb népességű országai között. Mao 1976-os haláláig erős sztálini típusú személyi kultuszt teremtett, ehhez járult hozzá a „nagy kulturális forradalom”, amely valójában a pedagógusok meghurcolásában, ellenzéki értelmiségiek likvidálásában és könyvégetésben nyilvánult meg, a Mao gondolatait tartalmazó „Kis vörös könyvecske” viszont követendővé vált.

Mao 1976-os halála után Teng Hsziao-ping vezetésével a reformkommunizmus került előtérbe. Egy átfogó gazdaságirányítási reform részeként négy ágazat modernizálását tekintették elsődlegesnek: mezőgazdaság, ipar, honvédelem és új elemként a tudomány. Kína még mindig a világ egyik legelzártabb országa maradt, amelynek külkereskedelmi forgalma az 1970-es évek végén még Tajvantól és Hongkongtól is elmaradt. 1992-ben a paradoxianak hangzó „szocialista piacgazdaság” jegyében, ha ellenőrzött formában is, de lehetővé tették a magánszektor, beengedték a külföldi tőkét, fejlesztették a turizmust. Az erős állami kontrollal jellemzett ún. „vörös kapitalizmus” révén Kína mutat ugyan hasonló jegyeket a developmentális országokkal, de a gazdaságföldrajzosok (COE, N. M. et al. 2007) inkább az átmeneti (tranzícinális) országokhoz között tartják számon az óriásországot, igaz az egypártrendszer miatt erősen eltér a többi posztszocialista országtól is. A tengerparti területeken megnyitott különleges gazdasági övezetek, vámszabad területek révén mára (tulajdonképpen történelmében először) már jóval nyitottabbá vált a kínai külkereskedelem (ebben csak részben a hivatalos nyitási politika érhető tetten, ugyanis

Hongkong és Makaó visszaszerzése nyomán azok teljes külkereskedelme immár a kínai részévé vált). A jelenkorban óriási (hiánypótló) beruházásokat hajtanak végre a közlekedésfejlesztés terén, lassan bekötődtek az ellátatlan távoli tibeti térségek is az ország vérkeringésébe.

A kelet-ázsiai újonnan iparosodó országokhoz hasonlóan Kína is az ipari exportja révén éri el a fejlődését, sőt ma már egyre több high-tech termékkel is jelen van a nemzetközi piacokon. Bár egyes források (COE, N. M. et al. 2007) Kínát már a NIC-országok harmadik hullámaához sorolják, a roppant méretű ország nem illeszthető bele egyszerűen ezen országcsoportba. Egyrészt a fajlagosan egy főre jutó fejlettségi szintje még mindig szerény, másrészt gazdasági és népességsúlyával világhatalmi szerepre is aspirálhat, ez az apró NIC-országokhoz képest eltérő perspektívákat nyújt a jövőbeni Kína számára. A tudományos fejlesztések révén ma már embert is képes a világűrbe juttatni, amely jelzi Kína új világpolitikai ambícióit.

### *Nyugat- és Közép-Ázsia: történelmi hidszerep vagy hidfőállás?*

A kultúrrégió sajátossága, hogy a kora ókorban több, a Sárga-folyó medencéjéhez hasonló folyam menti civilizációknak adott otthont. Ezek folytonossága azonban a kelet-ázsiai társadalmaktól eltérően nem maradt fenn napjainkig. Az egyik ilyen ókori kultúra volt a magas fokon urbanizált tereivel (burkolt utak, vízvezetékek, fürdőszobás lakóházak) az Indus-völgyi civilizáció. Kr. e. VI. századtól a fokozatosan megerősödő Perzsa Birodalom Nyugat- és Közép-Ázsia nagy részére kiterjedt, amelyet Nagy Sándor hódított meg. A késő ókorban a Római Birodalom vált a korabeli világ civilizációs centrumává, amely kiterjedt a Földközi-tenger kis-ázsiai partvidékére is. Róma hanyatlását követően az egymással háborúskodó Bizánci és Perzsa Birodalom uralta a Nyugat- és Közép-Ázsiát.

A kultúrrégió történetében – szó szerint – új időszámítás kezdődött a VII. századtól, amikor az Arab-félszigeten Mohamed próféta hatására megszületett az iszlám vallás. Az arabok a kalifák vezetésével (Mohamed helyettese, utódja, az iszlám vallás legfelső vezetője) viszonylag gyorsan meghódították az időközben meggyengült Bizánci és Perzsa Birodalmat, és erős államot hoztak létre Damaszkusz központtal (Omajjád Kalifátus), ezzel az iszlám vallás is elterjedt a Nyugat- és Közép-Ázsiában. A VIII–XIII. század közötti időszakot (Abbászida Kalifátus) az iszlám aranykorának nevezik. Ebben az időszakban a Bagdad központú Iszlám Világ ugyanis

gazdasági, tudományos és kulturális értelemben is megelőzte Európát. A prosperáló időszaknak a XI. századi keresztes hadjáratok, majd a XIII. századi mongol hódítás vetett véget, a kalifát az egyiptomi mamelukok (eredendően török származású, iszlám vallású elitkatonának nevelt szolgák) vették magukhoz.

A XIV. századtól megerősödött a kis-ázsiai központú Oszmán Török Birodalom, amely fokozatosan kiterjedt Nyugat- és Közép-Ázsia jelentős részére. A XVI. század elejétől az egyiptomi (mameluk) szultán legyőzésével az oszmán szultánok egyben az iszlám vallás legfelső vezetőjévé, kalifájává is váltak. Ekkor mind vallási, mind pedig politikai értelemben Isztambul vált Nyugat- és Közép-Ázsia centrumává, amely évszázadokon át meghatározó szerepet töltött be Európa történetében is. A vallási és politikai egység, a közigazgatásban a török hivatalos nyelvvé válása ellenére a különböző közösségek továbbra is saját nyelveiket használták – sokkal jelentősebb volt a későbbiekben a nyelvi „civilizáció misszió” a franciák által uralt Atlasz-vidéken (ROSTOVÁNYI Zs. 2002).

A XVII. században a Török Birodalom mellett független iszlám országgént fejlődhetett még Perzsia (szafavida majd kádzsár dinasztia) is, valamint a közép-ázsiai kánságok, továbbá Afganisztán (más néven Koraszán) és Pakisztán területe a kezdetben Kabul központú iszlám Mogul Birodalom részét képezte (a mogul farszi/perzsa nyelven mongolt jelent).

A XIX. századra Nyugat- és Közép-Ázsia területén egyre jelentősebb befolyásra tettek szert az időközben megerősödő európai gyarmatosítók: Afganisztánban és főleg Pakisztánban az angolok, Közép-Ázsiában pedig az oroszok. Az „Európa beteg emberének” tekintett Török Birodalom viszont fokozatosan veszített területeiből. A török szultán egyiptomi alkirálya gyakorlatilag függetlenítette a nílusi és arábiai területeket, ahol az időközben megerősödő európai nagyhatalmak is befolyást szereztek. Az Atlasz-vidéket a franciák, Egyiptomot és Nílusi-Szudánt az angolok, végül a mai Líbia területét az olaszok próbálták gyarmatosítani még az I. világháború előtt. A háború utáni területi rendezések során Törökország elveszítette a „Termékeny Félhold” területét is, amelyet a franciák és az angolok osztnak fel egymás között.

Miközben az egykori gyarmati területek többségében a XX. század második felében függetlenedtek, a közép-ázsiai országok egészen 1990-es évekig, a Szovjetunió széthullásáig Moszkva irányítása alá tartoztak. Az önállósodás óta a régi iszlám vallási hagyományok és etnikai hovatartozás

alapján egyre inkább a Közel-Kelet irányába reorientálódnak, igaz a vallási-etnikai konfliktusok fékezik a fejlődésüket.

Nyugat- és Közép-Ázsia politikai stabilitását alapvetően meghatározta a zsidó vezetésű Izrael 1948-as újjáalapítása Palesztina területén. Bár a térség nem arab országai közvetlenül nem vettek részt a zsidók és az arabok között kirobbant háborúban, a gazdaságilag, politikailag és katonailag igen befolyásos Izraellel szembeni feszült viszony általában valamennyi nyugat- és közép-ázsiai országot jellemzi (ha nem is egyforma mértékben). A Nyugat (USA) irányába megnyilvánuló viszonyulás szempontjából azonban jelentős eltérések mutatkoznak Nyugat- és Közép-Ázsián belül.

Az európai identitású Törökország hídszerepet játszik Nyugat- és Közép-Ázsia és Európa között. Kemal Atatürk 1923-as modernizációja révén (köztársaság kikiáltása, iszlám helyett polgári törvénykezés bevezetése, latin abc, európai naptár) jelentősen a Nyugat felé fordult. Törökország tagja a NATO-nak, az OECD-nek, társult tagja az Európai Uniónak, mellyel jelenleg vámunióban van, és teljes jogú EU-tagságot szeretne. Több ország viszonylag nyugatbarát, demokratikus vezetéssel rendelkezik, egyúttal kedvelt turistacélpontok is (pl. Törökország). Egyes országokban az instabil belpolitika és/vagy a vallási hagyományokat romboló globalizációval erősebben szembeforduló vallási fundamentalizmus, nyugat- (USA-) ellenességjellemző (közülük a népességszámából és fekvéséből hagyományos középhatalmi szerepet betöltő Irán (Perzsia) a legbefolyásosabb, de ide tartozik pl. Afganisztán vagy Pakisztán is). A feszültségek gyakran terrorista cselekményekben öltönek testet (a World Trade Center elleni 2001-es volt az egyik legnagyobb hatású). A XXI. század elején az amerikai indíttatású hadműveletek és a belső forradalmak hatására néhány befolyásos politikai vezető hatalma megdőlt (pl. bin Ládén), de a „demokrácia exportálása” nem bizonyult sikeresnek, Nyugat- és Közép-Ázsia továbbra is a világpolitika forró pontjai közé tartozik.

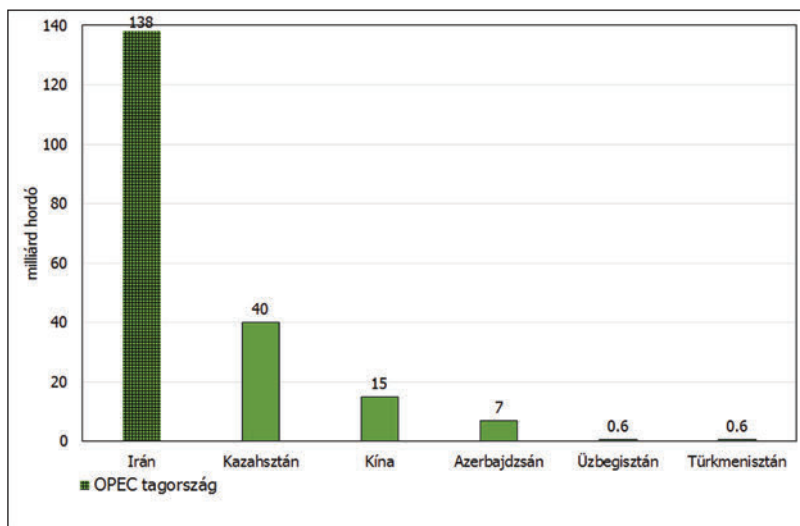
Az iszlám vallásnak több irányzata is létezik. A muszlimok túlnyomó többségét alkotó, világiasabb szunnita irányzathoz tartozók szerint az iszlám jogrendszerének elsődlegesen a Mohamed és társai tanítását és cselekedeteit írásban rögzítő hagyományokra, a szunnára kell építenie. A mára kissé visszaszorult létszámú síita irányzat képviselői (Iránban államvallás, de meghatározó Azerbajdzsánban is) szerint vitás kérdésekben a vallási vezető, az imám akár felül is írhatja a szunnát, hiszen ő Mohamed utódjának kijelölt, vele vérségi kapcsolatban álló Alinak a leszármazottja

(„síat Ali” = Ali pártja). Egy napjainkra lecsökkent lélekszámú harmadik csoportot képeznek a háridzsita irányzat képviselői, akik elsősorban a példaértékű életvitelt tartják elsődlegesnek a kalifa kiválasztásánál, nem pedig a politikai (Mohamed társai vagy leszármazottai szerinti) kapcsolatot, így sokan hatalomellenesként is tekintenek rájuk (háridzsiták = kivonulók, akik kivonultak a síiták és szunniták közötti ütközetből). Már a kezdeteitől az iszlám egy külön irányzatához tartozik a vahhábista irányzat, amely csak a XVIII. század közepén szélesedett mozgalommá. Fő gondolata az iszlám eszméinek megtisztítása a vallásra ráakódott idegen elemektől, és ezzel a Korán eredeti tanainak feltétlen és következetes érvényesítése. Követőinek fanatikus, erőszaktól sem mentes fellépése miatt Nyugat- és Közép-Ázsiában ez az irányzat általában csekély támogatottságú, a válságövezetekben azonban napjainkig érezteti hatását. A vahhabizált ideológiáik főleg Pakisztánban erősek, de megfigyelhető az eszmék beáramlása Üzbegisztánba is.

Nyugat- és Közép-Ázsia hagyományos gazdálkodását a kereskedelem és a kézműipar jellemzi. Aszáraz éghajlat és az állandó támadások miatt ebben a régióban ritkán jelent meg agrársiker, ami az európaihoz hasonló eredeti tőkefelhalmozódáshoz, magántulajdonhoz, kapitalizmushoz vezethetett volna. Az agrárium a mediterrán partvidékekre, a sivatagos térségeken a folyó menti területekre és az oázisokra koncentrálódik. Nyugat- és Közép-Ázsia volt a gécenctruma a gabonaféléknek, a szőlőnek és az olajfának, ezek mellett ma növénytermesztést a különböző szubtrópusi kultúrák (citrusfélék, datolya, gyapot) is kiegészítik (PROBÁLD F. 2008). Mivel az iszlám vallás tiltja a bor fogyasztását, a szőlőt és egyéb déligyümölcsöket gyakran aszalt formában dolgozzák fel és exportálják. Az állattenyésztést jobbra a (fél)nomád, extenzív juh és kecsketartás jelenti, a sertésenyésztés viszont elmarad, a tisztátalan állatnak tekintett sertés húsnak fogyasztása ugyanis vallásilag szigorúan tiltott.

AXX.századmásodikfelébenNyugat-ésKözép-Ázsiatöbbországában sikerrel jártak a szénhidrogénmezők feltárását célzó kutatások, a kőolaj- és földgázkinsnek köszönhetően ezek a gyakran igen ritkán benépesült országok az 1970-es évektől rendkívül gyors fejlődést könyvelhettek el. Az olajgazdaságok többségét napjainkban már a szénhidrogén-bányászat határozza meg, amelyre csupán minimális feldolgozóipar települ. Az érintett országok kivételében még hangsúlyosabb, szinte kizárólagos a kőolaj és az ahhoz kapcsolódó finomítványok aránya (JENEY L. 2013).

A térség szénhidrogén exportőreiből kiemelkedik Irán, amely Szaúd-Arábia és Venezuela után a világ harmadik legnagyobb kőolajkészletével rendelkezik, és tagja az OPEC-nek (27. ábra). A kőolajexportáló országok az OPEC szervezeti keretein belüli összehangolt piacsabályozása révén a kőolaj világpiaci árának megemelkedése (pl. 1973-ban és 1979-ben) az olajgazdaságokat hirtelen egy olyan gyors bevételhez juttatta, amely nem a helyi lakosság szorgalmán és képzettségén alapult, és az országok többségében nem eredményezett tényleges társadalmi–gazdasági modernizációt.



27. ábra: A Selyemút Övezet országainak becsült kőolajkészletei, 2009.

Adatforrás: The Economist és British Petroleum, idézi: BRADSHAW, M. et al. 2012

Törökország kitűnik az Iszlám Világ többi országához képest a viszonylag korán, már az 1930-as években beindított és sokoldalú iparával. A kis-ázsiai ország fél évszázadon keresztül erős állami befolyással (etatizmus) az importhelyettesítés gazdaságpolitikáját vallotta, amely egy sokoldalú, de kevésbé termelékeny iparszerkezethez és nemzetközi piacokon kevésbé versenyképes árucikkekhez vezetett. Az 1980-as években ezt azonban egy új, liberálisabb gazdaságpolitika váltotta fel, amely teret enged a magánszférának, a külföldi tőkének, az exportorientált iparágaknak és a turizmusnak.



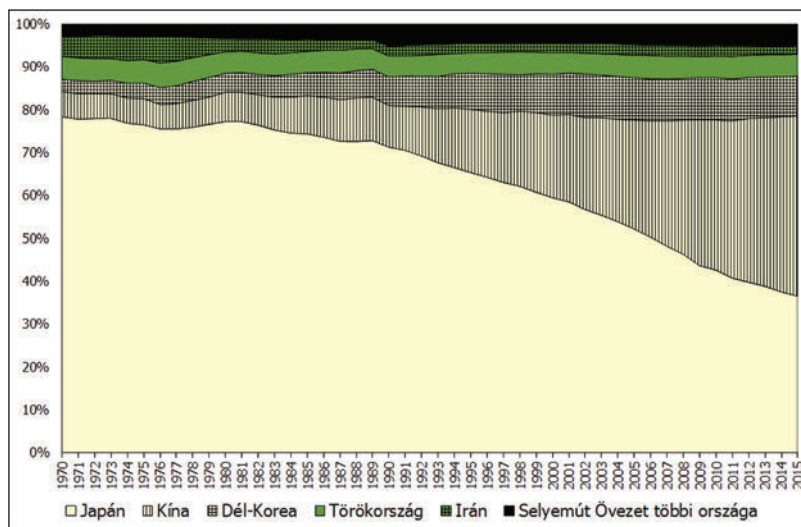
## A Selyemút Övezet belső térszerkezete

A Selyemút Övezet országai (a volt szovjet tagköztársaságok nélkül<sup>16</sup>) 1970-ben a világ megtermelt összes GDP 13 százalékát adták, miközben a földlakók közel 30 százaléka élt itt. 1970-től napjainkig a térség gazdaságán belül igen látványos belső átrendeződés figyelhető meg. Ebben 5 ország gazdasági növekedése kulcsszerepet játszik: Japán és Kína, illetve Dél-Korea, Törökország és Irán.

*A gazdasági koncentráció hosszú távú alakulása a Japán-centrikusságtól a bipoláris térszerkezetig*

A vizsgált térséget 1970-ben rendkívüli gazdasági koncentráció jellemezte. A megelőző évtizedekben még a gazdasági csodát frissen megélt Japán a Selyemút Övezet teljes GDP-jének több mint háromnegyedét (78,4 százalékát) egymaga állította elő. Érdekesség, hogy Japán régió belüli gazdasági súlya körül-belül éppen akkora volt, mint a korabeli Kína népességaránya (79,4 százalék). Az óriási lélekszámú Kína gazdasági súlya azonban nem érte el a 6 százalékot sem, ezzel gyakorlatilag alig előzte meg Törökország (5,3 százalék) vagy Irán (4,7 százalék) GDP-részesedését (28. ábra). Dél-Korea ekkoriban még csak az 5. legnagyobb gazdaság volt a vizsgált térségen belül.

16 Mivel Azerbajdzsán, Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán és Üzbegisztán a Szovjetunió részét képezték, esetükben csak 1990-től érhető el a bruttó hazai össztermék (GDP). Ez azonban nem okoz jelentős torzítást, hiszen 1990 óta mindig 0,2–0,3 százalékkal járult hozzá ez a 6 ország a világ GDP-jéhez. Népességszámadat ugyan a szovjet időkből is elérhető esetükben, de ha beszámítjuk ezeket az országokat a Selyemút Övezet globális népességarányába, akkor sem változik lényegesen népességsúlya (amely 29,8-ről 31,2 százalékra nő).



28. ábra: A GDP megoszlásának alakulása a Selyemút Övezet országai között  
Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION

Az 1970-es évek kőolajár-robbanásai alapvetően befolyásolták az egyes országok gazdasági teljesítményét. Az üzemanyagárak emelkedése okozta világgazdasági paradigmaváltás komoly kihívást jelentett az energiahordozókban és ásványkincsekben egyaránt szegény, így energiaimportra szoruló Japán számára. Ezzel egy időben a munkabérek fokozatos növekedése megdrágította a japán iparcikkek előállítását, amely kihatott az export versenyképességére, s a szigetországot a korábbi évtizedeket jellemző dinamikus növekedés fokozatosan lelassult, az 1970-es GDP-arányát Japán azóta sohasem érte el. Bár valamelyest csökkent a túlzott gazdasági koncentráció, 1990-ben a Felkelő Nap Országa még így is több mint 70 százalékkal (71,3 százalék) járult hozzá a vizsgált térség bruttó össztermékéhez. Japán térségen belüli érdemi visszaszorulása igazán csak 1990 után kezdődött el, amely azóta egyre inkább fokozódott. 2000-ben 59,5 százalékkal, 2010-ben 42,6 százalékkal, 2015-ben pedig már csak 36,6 (!) százalékkal járul hozzá a Selyemút Övezet GDP-jéhez.

A szénhidrogének világpiaci árának 1970-es évekbeli megemelkedése ugyanakkor jótékony hatással volt a térségen belüli kőolajexportáló Irán gazdaságára, amely 1976-ban érte el a Selyemút Övezeten belül a legnagyobb gazdasági súlyát, a teljes térség GDP-jének 6,1 százalékát érte el a perzsa sah országa. Ekkoriban Irán bruttó

hazai összterméke a második legmagasabb volt a Selyemút Övezeten belül, amellyel meghaladta az akkor már 27-szer nagyobb népességgel rendelkező, közel egy milliárd fős Kína értékét. Ez a lendület azonban nem tartott sokáig. Khomeini ajatollah hatalomra kerülése átrendezte Nyugat- és Közép-Ázsia status quo-ját, az 1980-as évtized elhúzódó háborúja nyomán Irán már csak alig több mint 2 százalékkal járult hozzá a Selyemút Övezet GDP-jéhez.

A térség meghatározó gazdaságai közé tartozik Törökország is, amelynek gazdasági súlya 1970 óta hosszú távon nem sokat változott, nagyjából 5 százalék körül hullámozott. Ez 2015-ben nagyjából megegyezik a Selyemút Övezet jelen elemzésben kiemelt 5 gazdaságán kívüli többi országnak összes GDP-jével.

Törökországhoz képest jóval változatosabb volt Dél-Korea gazdasági súlyának változása. A félsziget kettészakadása után egy bő évtizeddel, 1970-ben még alig 3 százalékkal járult hozzá Dél-Korea a Selyemút Övezet GDP-jéhez. Igaz ez az arány már akkor is akkora volt mint Afganisztán, Észak-Korea, Hongkong, Makaó, Mongólia és Pakisztán gazdasága együttvéve. Újonnan iparosodó országgént, a Japánt nagyjából egy évtizedes késéssel követve valóságos gazdasági csodát ért el, a vizsgált térségen belüli GDP-aránya 2002-ben tetőzött, ekkor a Selyemút Övezet gazdasági erejének több mint egytizedét adta. Az ezredforduló óta viszont valamelyest kifulladás a koreai csoda, azóta ha kis mértékben is, de évről évre csökken Dél-Korea GDP-aránya, 2015-ben már „csak” 9,3 százalék volt.

A Selyemút Övezet gazdaságán belül az elmúlt évtizedek egyértelműen legsikeresebben előretörő gazdasága a kínai volt. Kína szerepének erősödése éppolyan fokozatos volt, mint Japán háttérbe szorulása. 1990-ben még csak 10 százalékos volt Kína Övezeten belüli gazdasági súlya. Az 1990-es évek alatt már 10 százalékpontot erősödött az óriásország, 2001-re már 20 százalék fölé emelkedett a részesedése. Az újabb 10 százalékpontos gyarapodásra nem kellett egy újabb évtizedet várni, hiszen már 2008-ban a Kína Övezeten belüli GDP-aránya meghaladta a 30 százalékot. Ezzel fokozatosan felzárkózott az időközben visszaszoruló Japán mögé. 2013-ban pedig már meg is haladta a kínai GDP a japánt. Egy évre rá már 40 százalék fölé emelkedett Kína Selyemút Övezeten belüli részesedése, 2015-ben ez az érték 42 százalék volt.

Kína szerepének növekedésével a Selyemút Övezet korábban egyoldalúan egypólusú, Japán-centrikus gazdasága a 2010-es évekre már egyértelműen bipolárisrá vált. A korábbi egyoldalú koncentráció csökkenéséhez Kína előretörése mellett Észak-Koreán kívül a többi kelet-ázsiai ország térségi átlagnál gyorsabb gazdasági növekedése is hozzájárult. Itt elsődlegesen az újonnan iparosodó országok első hullához tartozó államok említhetők meg, Hongkong, Makaó, de mindenekelőtt Dél-Korea, ez utóbbi a térség meghatározó méretű gazdaságai között jelent meg. Viszonylag ritkán kerül szóba, de Mongólia 1990–2015 közötti gazdasági növekedése a 4. leggyorsabb volt a Selyemút Övezeten belül.

A felvázolt folyamatok egymásnak némileg ellentmondó, kettős látásmódba helyezik a Selyemút Övezeten belüli gazdasági koncentráció változásának értelmezését. Csak a Selyemút Övezet két nagy makrorégiója – Kelet-Ázsia, illetve Nyugat- és Közép-Ázsia – között vizsgálva a GDP megoszlását megállapítható, hogy az addig is túlsúlyos keleti makrorégió javára megnyilvánuló egyensúlytalanság hosszú távon lényegében nem változott, mindvégig megmaradt a 9:1 arány Kelet-Ázsia javára. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a vizsgált makrorégiók térben és időben eltérő gazdasági dinamikája – ha finom mértékben is – de ne befolyásolta volna a két nagy makrorégió közötti aránykülönbségeket, amely egy enyhén hullámzó pályát írt le. Kelet-Ázsia gazdasági dominanciája 1995-ben tetőzött, innen származott a Selyemút Övezet GDP-jének 90,8 százaléka. Azóta egy enyhébb csökkenés után, 2015-ben Kelet-Ázsia már 90 százalékat adta a Selyemút Övezet teljes GDP-jének. Az 1990-es évek elejét jellemző átmeneti transzformációs válság után Nyugat- és Közép-Ázsia gazdasági növekedése felülmulta a kontinens keleti részét. Az egész Selyemút Övezeten belül az elmúlt 2 évtizedben Kína évi átlagos 9,4 százalékos GDP-növekedésével, csak a második leggyorsabban növekvő gazdaság volt, Azerbajdzsán (9,5 százalék) ugyanis – ha csak egy „orrhosszal” is, de – megelőzte a kelet-ázsiai óriást. A két nagy makrorégió gazdasági növekedésének nyugatabbra tolódását érzékelteti, hogy Kínán kívül csak Mongólia és Makaó gazdasági dinamikája múlja felül a Selyemút Övezet átlagos gazdasági növekedését, míg a nyugat- és közép-ázsiai országok közül Iránon kívül valamennyi GDP-növekedése meghaladja az övezeti átlagértéket. Azerbajdzsán kimagasló értéke mellett figyelemre méltó még Türkmenisztán 7,6 százalékos és

Üzbegisztán gazdasági növekedése is. Nem véletlen, hogy ez utóbbi két ország az elmúlt évszázad alatt épp 2015-ben érte el a legnagyobb részesedését a Selyemút Övezet GDP-jéből.

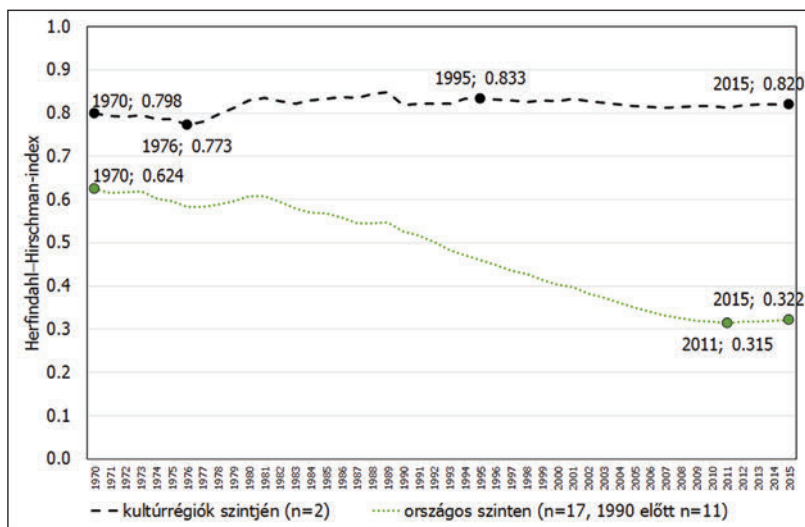
Miközben a két nagy makrorégió között hosszú távon jelentősen nem változott az egyenlőtlenség, 1970 óta enyhe mértékben még fokozódott is Kelet-Ázsia javára, az országok szintjén egy radikális kiegyenlítésnek lehetünk szemtanúi. Mind a kultúrrégiók, mind pedig az országos szinten a gazdasági koncentrációban egy sajátos hullámvölgy mutatható ki az 1970-es évek közepére. Az 1970-es évek egész világgazdaságra kiható kőolajár-robbanásai befolyásolták a Selyemút Övezet gazdasági növekedésének területi különbségeit. Az üzemanyagárak emelkedése szelektíven hatott az egyes országok gazdasági dinamikájára, érzékenyebben érintette az energiahordozókban, ásványkincsekben szegényebb országok gazdaságát. A térség legmeghatározóbb gazdasága, az 1970-ben a vizsgált országcsoporthoz teljes GDP-jének még közel 80 százalékát előállító Japán termékei megdrágultak, fékezvén a korábbi évtizedre jellemző japán gazdasági csodát.

Eközben a szénhidrogénekben gazdag Irán számára a petrodollárok jelentős bevételt jelentettek, ami a perzsa állam szempontjából egy prosperáló időszakot teremtett. Bőven jutott erőforrás az ország iparának modernizálására, hiszen évente átlagosan több mint 8 százalékkal nőtt az ország bruttó nemzeti összterméke. Nem sokkal maradt el Irántól Törökország közel 6 százalékos gazdasági növekedése sem, melyet a török és a kurd (főleg Németországban dolgozó) vendégmunkások 1970-es évek eleji rekord nagyságú hazautalásai és a török kormányzat tervszerű hazai beruházásai nyomán a feldolgozóipari és szolgáltató szektorok példátlan bővülése eredményezett (CECEN, A. A. et al. 1994). 1976-ra Irán a Selyemút Övezet második, Törökország pedig a harmadik legnagyobb gazdaságává nőtte ki magát Japán mögött, amely a térség összes GDP-jéhez 6,1, illetve 5,8 százalékkal járultak hozzá több mint 6 százalékkal járul hozzá. Az ekkorra már közel egy milliárd lélekszámú kínai gazdaság viszont csak a negyedik helyre szorult vissza. Ebben természetesen szerepet játszott a Mao Ce-tung halálának évében a kínai GDP átmeneti visszaesése. Irán és Törökország gazdasági prosperálása eredményeként Kelet-Ázsia gazdasági súlya 1976-ban 87 százalék alá süllyedt a Selyemút Övezeten belül, 1970 óta ez mindmáig a legalacsonyabb érték volt.

A Selyemút Övezeten belüli gazdasági koncentrációt a Herfindahl–Hirschman index segítségével mértük az alábbi képlet alapján:

$$K = \sum_{i=1}^n \left( \frac{x_i}{\sum_{i=1}^n x_i} \right)^2, \text{ ahol}$$

$x_i$  adott „ $i$ ” ország GDP-jének nagyságát jelenti. Mind a két nagy makrorégió esetében, mind az országos szinten kiszámított Herfindahl–Hirschman-index értékei igazolják, hogy az 1970-es évek elején átmenetileg csökkent a gazdaság koncentrációja a Selyemút Övezeten belül (29. ábra).



29. ábra: A Selyemút Övezeten belüli gazdasági koncentráció hosszú távú alakulása  
Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION adatai alapján a szerzők számításai

Az 1970-es évek második felében azonban alapvetően megváltozik a helyzet. A megugró olajárak nyomán az iráni gazdaságot elárasztó külföldi valuta kétszámjegyű inflációt, a korrupció elszabadulását

és féktelen pazarlást eredményezett. Az 1970-es évek közepi válság megnövelte a munkanélküliséget, különösen azon fiatalok körében, akik még az 1970-es évek elején fellendülő építőiparban helyezkedtek el. A perzsa sah emberi jogokat egyre inkább elhanyagoló diktatórikus rezsimjével szembeni elégedetlenségük belpolitikai instabilitáshoz, majd forradalmi felkeléshez vezetett.

Az 1970-es évek közepére Törökország a legsúlyosabb válságba kerül az Oszmán Török Birodalom összeomlása óta. Egyrészt az elmaradott gazdaság szerkezet miatt a gyors ipari növekedéssel együtt járt az ahhoz szükséges beruházási javak behozatalának hirtelen megemelkedése, másrészt Nyugat- és Közép-Ázsia számos más államától eltérően kőolajban szegény Törökországot kényesen érintette a kőolaj világpiaci árának 1970-es évekbeni megdrágulása. Törökország krónikus külkereskedelmi deficitre tett szert, amelyet külső hitelezők rövid lejáratú kölcsöneiből finanszírozott. A török líra az IMF sugallatára történő leértékelése és a külföldi áruk iránti kereslet mérséklését megszorító intézkedések csak annyira tudták rendezni az ország külső tartozásait, hogy az elegendő legyen a külföldi hitelezőktől újabb kölcsönök felvételéhez. 1979-re az infláció már három szemjegyűvé vált, a munkanélküliség 15 százalékosra emelkedett, az ipar a kapacitásainak a felét használta ki. Az ország külső eladósodása 1980-ra 12,2 milliárd amerikai dollárra emelkedett. Az adósságszolgálat költsége abban az évben megegyezett az áru- és szolgáltatás export egyharmadával (ÖNDER, N. 1990).

Irán és Törökország válsága nyomán újra megerősödött Kelet-Ázsia gazdasági súlya a Selyemút Övezeten belül. Irán Irakkal vívott háborús konfliktusa drámai helyzetbe sodorta a gazdaságot (1980–1990 között évi átlagosan 2,2 százalékos GDP növekedés Iránban). Kelet-Ázsiában ugyanakkor elsődlegesen Dél-Korea (9,9 százalék) és Kína (9,3 százalék), illetve Makaó (7,8 százalék) és Hongkong (6,7 százalék) igen figyelemre méltó gazdasági növekedést értek el. Mindezek hatására a Selyemút Övezeten belüli gazdasági koncentráció az 1980-as években jelentősen eltérő módon változik a két nagy kultúrrégió szintjén és országos szinten. A két nagy kultúrrégió szintjén egy finoman erősödő kelet-ázsiai koncentráció állapítható meg. Ugyanakkor az imént felsorolt, korábban még kisebb erejű kelet-ázsiai gazdaságok Japán rovására történő dinamikus térnyerése egyértelműen



oldja a szigetország korábban jellemző túlzott dominanciáját, így a két nagy makrorégió szintjén kapott eredményekkel szemben az országok szintjén egy igen erőteljes kiegyenlítődési tendencia állapítható meg.

Az 1990-es évek után tovább folytatódott a megelőző évtized tendenciája. A rendszerváltással küzdő volt posztszovjet országok (Azerbajdzsán, Kazahsztán, Kirgizisztán, Üzbegisztán, Tádzsikisztán és Türkmenisztán) transzformációs válságba kerültek. Bár a szocializmus összeomlása Észak-Korea és Mongólia gazdasági visszaesésére is kihatott, Kína és az újonnan iparosodó országok első hullámához tartozó országok (Dél-Korea, Makaó és Hongkong) gazdasági szárnyalása révén az 1990-es évek első felében tovább erősödött Kelet-Ázsia Selyemút Övezeten belüli súlya. Hasonlóan az 1980-as évekhez mindezen folyamatok oldották a túlzott Japán-centrikusságot, amely az országok közötti gazdasági koncentráció gyorsabb mérséklődéséhez vezetett.

Az 1990-es évek közepétől azonban a gazdasági növekedés súlypontja áttevődött Nyugat- és Közép-Ázsiába. 1995–2015 közötti két évtizedben már a kínainál (9,4 százalék) is gyorsabban bővül Azerbajdzsán bruttó hazai összterméke (9,5 százalék), amely mögött nem sokkal marad le Türkmenisztán (7,6 százalék) és Üzbegisztán (6,5 százalék) gazdasági növekedése (30. ábra). Ezen folyamatok a gazdasági koncentráció további mérséklődését idézték elő a Selyemút Övezeten belül. Megemlítenő ugyanakkor, hogy 2007-től Kína gazdasági előretörése már gyorsabb, mint Japán részesedésének visszaszorulása, ennek következtében ettől az időponttól újra erősödik Kelet-Ázsia gazdasági dominanciája.



30. ábra: Az évi átlagos GDP-növekedés egyenlőtlenségei a Selyemút Övezetben, 1995–2015.

*Forrás:* UNITED NATIONS STATISTIC DIVISION adatai alapján Varga Ágnes szerkesztése

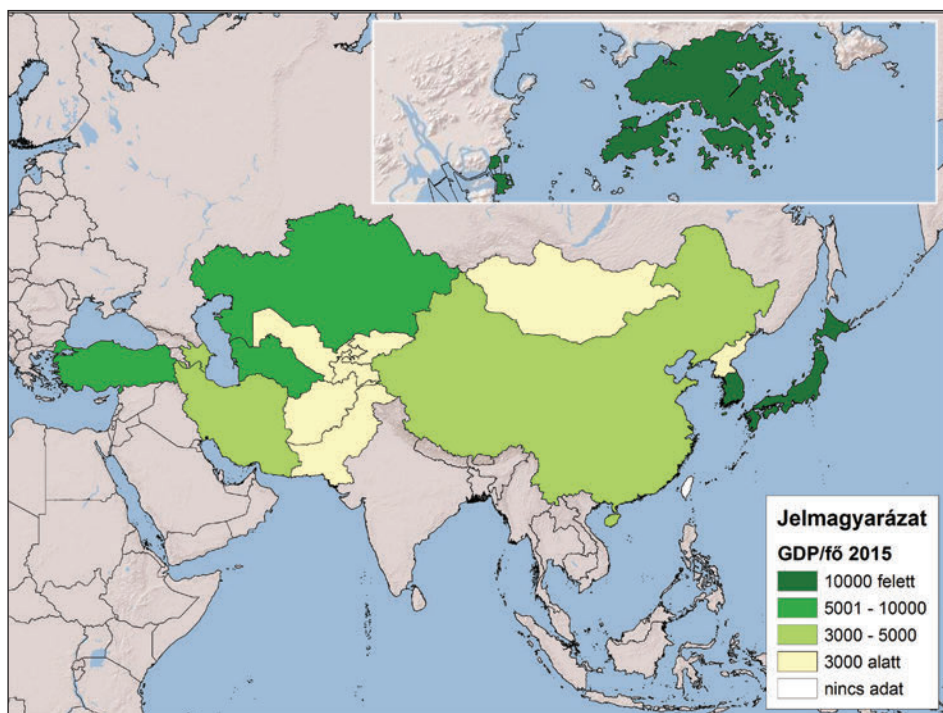
A Herfindahl–Hirschman-index értékei arra is rávilágítanak, hogy az országos szinten kiszámított koncentráció csökkenése is ellentétbe fordul egy pontot túl. 2013-ban Kína GDP-je meghaladta Japánét, ekkortól Kína Selyemút Övezeten belül gazdasági súlyának minden további növekedése már nem mérsékli, hanem inkább fokozza a térségen belüli gazdasági koncentrációt. Ezt igazolja a GDP országos szintű koncentrációjára számított Herfindahl–Hirschman-index értékeinek időszora is.

A részletesebben megemlítésre került 5 országon kívül a többi ország együttesen sem éri el a Selyemút Övezet bruttó hazai össztermékének 5 százalékát. Esetükben elmondható, hogy súlyuk hosszú távon fokozatosan növekszik. A rendszerváltoztatást követően a transzformációs sokkot átélő posztsovjjet államok miatt a gazdasági súlyuk az 1990-es évek első felében átmenetileg visszaesett, majd az ezredforduló óta újra növekszik. Az 5

kiemelt országon kívüli csoportban kiemelkedik a 7 milliós Hongkong és a közel 190 milliós Pakisztán, a két ország együttesen több mint 3 százalékot tesz ki, ami azt jelenti, hogy a maradék 10 ország együttesen nem éri el a Selyemút Övezet GDP-jének 2 százalékát. Mindez újra megerősíti, hogy a vizsgált országok között mindenfajta kiegyenlítődési tendencia ellenére még mindig igen erőteljes a gazdaság koncentrációja.

### *Gazdasági fejlettségi különbségek és azok alakulása*

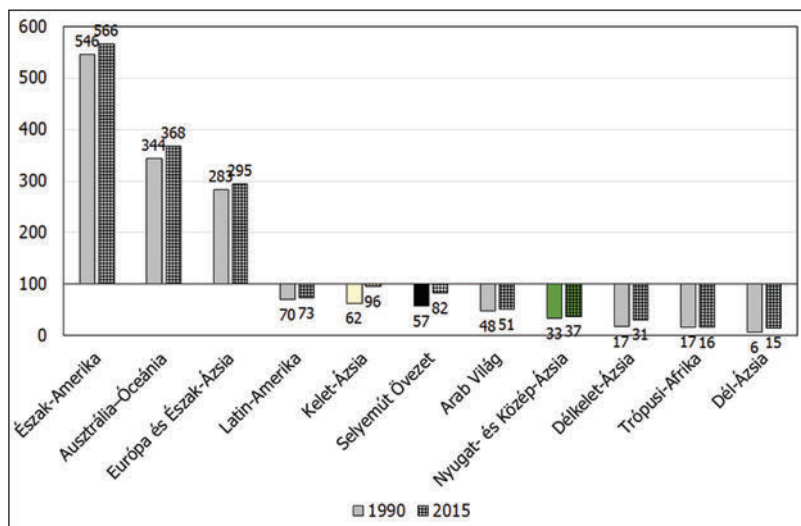
A Selyemút Övezet gazdaságát nem csupán erőteljes földrajzi koncentráció jellemzi, de az egy főre jutó GDP-vel mért gazdasági fejlettségben is igen jelentős országos szintű egyenlőtlenségek mutathatók ki (31. ábra). Itt is megfigyelhető egy nivellációs folyamat, amely – hasonlóan a GDP koncentrációjához – az 1990-es évektől radikálisan felgyorsul elsődlegesen az igen alacsony szintről induló Kína dinamikus fejlődése miatt.



31. ábra: Az egy főre jutó GDP egyenlőtlenségei a Selyemút Övezetben, 2015.

Forrás: UNITED NATIONS STATISTIC DIVISION adatai alapján Varga Ágnes szerkesztése

1990 óta Észak-Korea leszakadásától, illetve Kína felzárkózásától eltekintve a Selyemút Övezet országainak fejlettségi sorrendje lényegében nem változott (32. ábra). A Selyemút Övezet 17 országából három évtizeddel ezelőtt is és ma is ugyanaz a 6 ország haladja meg a térségi átlagot: Japán, Hongkong, Makaó, Dél-Korea, Törökország és Türkmenisztán. Ha az átlaghoz viszonyított pozíció iránya nem is változott (átlag alatti, illetve feletti országok köre), abban azonban jelentős változás következett be, hogy az egyes országok milyen mértékben térnek el a Selyemút Övezet átlagos fejlettségi szintjétől.



32. ábra: Hosszú távú fejlettségi elmozdulás a Selyemút Övezeten belül, 1990–2015.

Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION

Az országok többsége 1990 óta olyan irányban mozdult el, amely erősítette a polarizációt (5. táblázat). Ez azt jelenti, hogy az átlag alatti fejlettségű országok még jobban leszakadtak, átlag felettiek pedig még dinamikusabban előretörték. Megállapítható, hogy a Selyemút Övezet átlag alatti fejlettségű országai közül csupán Kína és Mongólia volt képes a felzárkózásra, míg az hat átlag feletti országból Japán, Törökország és Türkmenisztán lefelé nivellálódott.

		statika, 1990.	
		átlag alatti	átlag feletti
	fejlődő	Kína, Mongólia	Dél-Korea, Hongkong, Makaó
dinamika, 1990– 2015.	leszakadó	Afganisztán, Azerbajdzsán, Észak-Korea, Irán, Kazahsztán, Kirgizisztán, Pakisztán, Tádzsikisztán, Üzbegisztán	Japán, Törökország, Türkmenisztán

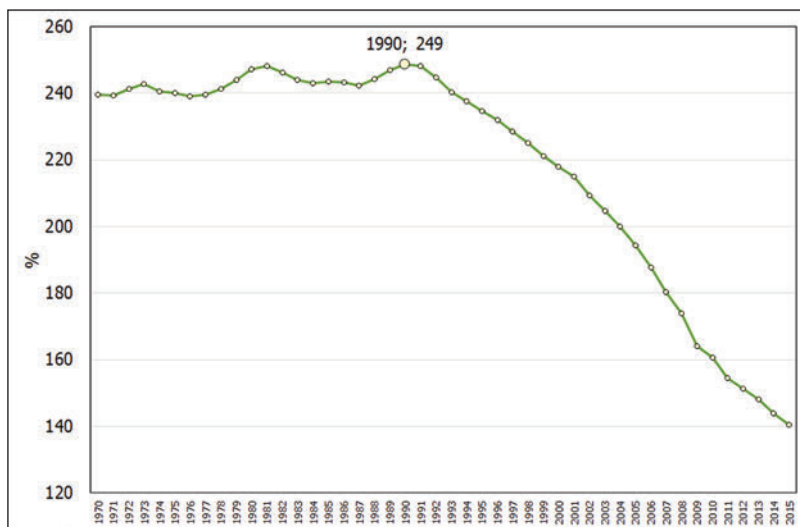
5. táblázat: A Selyemút Övezet országainak fejlettségük és fejlődési dinamikájuk szerinti karakteres típusai

Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION

Az egy főre jutó GDP-re számított súlyozott szórás értékeinek idősora 1970 óta egy folyamatosan növekvő trendet mutat, önmagában ez alapján tehát nem mutatható ki a  $\sigma$ -konvergencia. Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy 1970 és 2015 között a Selyemút Övezet egy főre jutó GDP-je több mint 3,5-szeresére növekedett. A súlyozott szórás értékeinek növekvő tendenciája elsősorban a nagymértékű volumennövekedésből adódik. A nagyságrendi torzítás kiküszöbölhető, ha az országok közötti fejlettségi különbségeket a súlyozott relatív szórás segítségével mérjük az alábbi képlet alapján:

$$V = \frac{\sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2 f_i}{\sum_{i=1}^n f_i}}}{\bar{y}} \cdot 100, \text{ ahol}$$

$y_i$  az adott „i” ország egy főre jutó GDP-jét,  $f_i$  pedig az adott „i” ország népességszámát jelöli. Ebben az esetben az egyenlőtlenségi mutató értékeinek idősora jelentősen megváltozik a tendenciája (33. ábra).



33. ábra: A Selyemút Övezet országai közötti (súlyozott relatív szórással mért) gazdasági fejlettségi különbségek határozott csökkenése 1990 után

Adatforrás: UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION adatai alapján a szerzők számításai

A trend két fő szakaszra osztható. 1990-ig egy enyhén növekvő–hullámzó trendet adnak a súlyozott relatív szórás éves értékei. Az egyenlőtlenségek 1970-es években tapasztalt visszaesését elsődlegesen Irán és Törökország 1970-es évek közepi, korábban elemzett, átmeneti prosperálása idézte elő. Az 1980-as évek első felének hullámvölgye pedig már Kína felzárkózása jött létre. 1990-től a súlyozott relatív szórás (súlyozott átlaghoz viszonyított) értékei határozott csökkenést mutatnak. Ebben kulcsszerepet játszik az, hogy Japán és Kína, a vizsgált térség két legmeghatározóbb országa a kiegyenlítődés irányába mozdult el, ami befolyásolja a súlyozott relatív szórással országos szinten mért fejlettségi különbségeket.

## Összegzés

A III. évezred fordulóján új tartalmat kap az emberiség legismertebb kereskedelmi útvonala, a Selyemút, amely Kelet-, Közép- és Nyugat-Ázsiát szárazföldön köti össze. Az útvonal menti országokat nem csak az „Egy Út” köti össze, de egyre inkább létjogosultságot nyer az „Egy Övezet” megnevezés is. A Selyemút Övezet két nagyobb makrorégiója –



Kelet-Ázsia, illetve Nyugat- és Közép-Ázsia – számos tekintetben olyan földrajzi és kulturális jellemzőkkel rendelkezik, amely jó alapot ad a regionalizálódási folyamatokra. Ebben jelentős előrelépésnek számít a Regionális Fejlesztési Szervezet több évtizeddel ezelőtti létrehozása, és közelmúltbeli földrajzi bővülése és mélyülése. Az Övezet keleti makrorégiójában hasonló regionalizálódási folyamatnak lehetünk szemtanúi, amelynek fontos kezdőállomása volt a 2005-ös East Asia Summit.

A 17 országot magában foglaló Selyemút Övezet egyike Földünk meghatározó kultúrrégióinak. A leginkább – Kína révén – roppant népességszámával tűnik ki, ez azonban az előrejelzések szerint még ebben az évszázadban mérséklődni fog. A kultúrrégió belül mind Kelet-, mind pedig Nyugat- és Közép-Ázsiában rendkívül szélsőséges a benépesültség, a két makrorégió közötti egyensúlytalanság azonban fokozatosan elhalványul.

A Selyemút Övezet világ gazdasági súlya alapján a legdinamikusabban felzárkózó kultúrrégiók egyike. A térséget alkotó két nagy makrorégió közül a GDP esetében egyértelmű Kelet-Ázsia dominanciája. Az Övezet 17 országára elvégzett gazdasági koncentráció-elemzések szerint határozottan kimutatható az egypólusú Japán-centrikusság feloldódása, elsődlegesen Kína és Dél-Korea szerepének erősödése, de az olyan kisebb gazdaságok is dinamikusan növekednek az ezredforduló után, mint Mongólia, Türkmenisztán és Üzbegisztán, vagy Azerbajdzsán és Kazahsztán. Jelenleg egy bipoláris szerkezet állt elő a GDP koncentrációjában. Kérdés, hogy a jövőben nem tolódik-e egy egypólusú Kína-centrikusság felé az óriásország további erősödésével. Érdekes adalék lehet ehhez az Övezet néhány országára egy jövőkutatási előrejelzése, amelyről részletesebben lásd még jelen kötet IV.1. A Selyemút jövőföldrajza című fejezetét (Tózsza I. et al. 2017). Az előrejelzés szerint 2022-ig a 2000–2015-ös másfél évtized adatai alapján az egy főre jutó GDP növekedés amerikai dollárban kifejezve, az alábbi sorrendet adja: Türkmenisztán (5000), Azerbajdzsán és Kazahsztán (4200), Kína (2400), Mongólia és Törökország (1800), Irán (800), Üzbegisztán (600), Kirgizisztán (500), Tádzsikisztán (400).

Az egy főre jutó GDP fajlagos értékei alapján Kína jelenleg még csupán a Selyemút Övezet átlagán áll. Igen tiszteletre méltó azonban az az út, amelyet káprázatos fejlődésének köszönhetően eddig megtett,



hiszen néhány évtizeddel ezelőtt az Övezet legelmaradottabb országa volt. Jövőbeni további fejlődésével együtt járó integrátor szerepét erősíti a Selyemút Övezeten belül, de a világgazdaságon egyik meghatározó motorjává avanszálhatja.

## Irodalomjegyzék

- BRADSHAW, M. – WHITE, G. W. – DYMOND, J. P. – CHACKO, E. 2012: Contemporary World Regional Geography. – New York: McGraw-Hill
- CECEN, A. A. – DOGRUEL, A. S. – DOGRUEL, F. 1994: Economic Growth and Structural Change in Turkey 1960–1988. – Middle East Studies 26. pp. 37–56.
- COE, N. M. – KELLY, PH. F. – YEUNG, H. W. C. 2007: Economic Geography. – Oxford: Blackwell
- CRANG, PH. 2008: Consumption and its geographies. – In: DANIELS, P. – BRADSHAW, M. – SHAW, D. – SIDAWAY, J. (eds.): An introduction to human geography. – Harlow: Pearson Education Limited
- DANIELS, P. 2008: Geographies of the economy. In: DANIELS, P. – BRADSHAW, M. – SHAW, D. – SIDAWAY, J. (eds.): An introduction to human geography. – Harlow: Pearson Education Limited
- DURAND, J. D. 1977: Historical Estimates of World Population: An Evaluation. – Population and Development Review 3 (3): pp. 253–296.
- GOLOBICS P. 2002: A világgazdaság kialakulásának folyamata és jelenlegi térszerkezete. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz I. – Budapest – Pécs: Dialóg Campus Kiadó
- HAGGETT, P. 2001: Geography: A Global Synthesis. – New York: Prentice Hall
- ISLAMJANOVA, A. – IDDRISU, I. – SUY, R. – BEKBAUOVA, D. – SULEIMAN, A. S. 2017: The Impact of Silk Road Economic Belt on Economic Development of the Republic of Kazakhstan: The Case of Khorgos City. – Journal of Social Science Studies 4 (2): pp. 177–192.
- JENEY L. 2013: Kultúrrégiók gazdaságföldrajza. – In: JENEY L. – KULCSÁR D. – TÓZSA I. (szerk.): Gazdaságföldrajzi tanulmányok közgazdászoknak. – Budapest: BCE Gazdaságföldrajz és Jövőkutatás Tanszék pp. 329–363.

- KHARAS, H. 2008: Distance and Division in East Asia. – In: WORLD BANK: Reshaping Economic Geography. World Development Report 2009. – Washington: The World Bank
- MACKINNON, D. – CUMBERS, A. 2007: An Introduction to Economic Geography. – Harlow: Pearson Education Limited
- ÖNDER, N. 1990: Turkey's experience with corporatism. – Dissertation. – Wilfrid Laurier University
- PROBÁLD F. 2008: Ázsia társadalomföldrajza. Bevezető áttekintés. – In: HORVÁTH G. – PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.): Ázsia regionális földrajza. – Budapest: ELTE Eötvös Kiadó
- PUTTEN VAN DER, F.-P. – HUOTARI, M. – SEAMAN, J. – ECKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. 2016: The Role of OBOR in Europe–China Relations. – In: PUTTEN VAN DER, F.-P. – SEAMAN, J. – HUOTARI, M. – ECKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. (eds.): Europa and China's New Silk Roads. – A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC)
- ROSTOVÁNYI ZS. 2002: Nemzeti eszmék és folyamatok az iszlám világban. – In: BALOGH A. (szerk.): Nemzet és nacionalizmus. Ázsia, Afrika, Latin-Amerika. – Budapest: Korona Kiadó
- SAHOO, P. 2015: OBOR: will it reboot the Chinese economy? – World Commerce Review 9 (4): pp. 90–93.
- TÓZSA I. – MONDA E. – TYUKODI G. 2017: A Selyemút jövőföldrajza. – In: PÉTI M. (szerk.): Az Új Selyemút Gazdasági Övezet földrajzi és geostratégiai dimenziói. – Budapest: BCE, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, pp. 391–424.
- VARGA Á. 2011: A nemi egyenlőtlenség és annak háttere a dél-ázsiai országok oktatásában. – Belvedere, Dél-Ázsia különszám. – Szeged pp. 19–38.
- WORLD BANK 2008: Reshaping Economic Geography. World Development Report 2009. – Washington: The World Bank

Egyéb internetes források:

- CHINA INVESTMENT RESEARCH: – <http://www.chinainvestmentresearch.org>
- HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL: – <http://china-trade-research.hktdc.com/>
- UNESCO: – <http://en.unesco.org>
- UNITED NATIONS STATISTIC DIVISION: <https://unstats.un.org/home/>

## II.5. Új Selyemút – Közlekedési kapcsolatok

### Bevezetés

Kevés nehezebb dolga van ma egy gazdaságföldrajzzal, közgazdaságtannal foglalkozó szerzőnek, mint Kínával összehasonlításban egy ország számára komparatív előnyöket keresni. Kína termelési költségei általában véve sokkal alacsonyabbak, mint versenytársaié. Munkaerővel és tőkével kiemelkedően jól ellátott. Természeti erőforrásaiban mutatkozik csak szűkösség, de az is csupán a népességéhez és a termelési volumenének jelenlegi szintjéhez képest. Munkavállalói jól képzettek. 2016-ban a világon kiadott műszaki és informatikai BSc diplomák felét Kínában végzett hallgatók kapták. A csúcstechnológiai szektorokban – IT, nano- és biotechnológia – a világon bejelentett szabadalmak 50 százaléka Kínából származik (LI, X. – HU, B. eds. 2011). Az élelmiszeripar kivételével ma már nem lehet olyan gazdasági ágat mondani, ahol Kína ne lenne legalább egyenrangú fél bármelyik gazdasági hatalommal (BRESLIN, SH. 2007). Kína ma már azt is meg tudja tenni (CHEN, CH. 2009), hogy a termékei piacra jutásának elősegítése érdekében külföldi infrastruktúra fejlesztéseket finanszíroz a határaitól kezdődően vagy azoktól sok ezer kilométerre (BROADMAN, H. G. 2007).

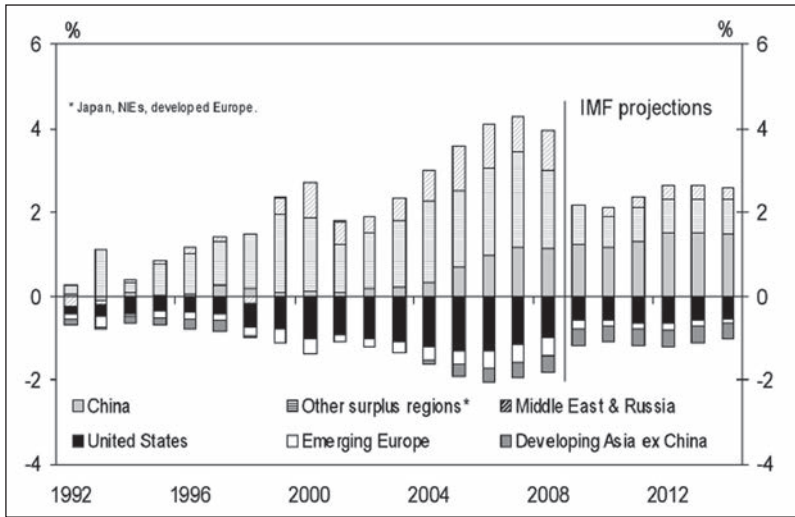
Mi lehet a szerepe Magyarországnak a Kína által kezdeményezett Új Selyemút programban? Milyen előnye származhat ebből? Komparatív előnyünk a hagyományos termelési tényezők tekintetében egyáltalán nincsen Kínával szemben. A kínai–magyar külkereskedelmi forgalomban a kínai többlet kiegyensúlyozására nem sok esélyünk van. Ha a Kínának leginkább megfelelő infrastruktúra fejlesztésével még tovább könnyítjük a kínai áruk beáramlását Magyarországra, akkor a kérdés még inkább jogosnak tűnik.

Miért lehet mégis fontos partner Magyarország Kína számára? Milyen komparatív előnyöket tudunk kínálni? A válaszhoz már Michel Porter versenyképességi modelljét kell alapul vennünk. A kicsi és évek óta csökkenő fogyasztással rendelkező, nyelvileg elszigetelt magyar piac önmagában érdektelen Kína számára. De azt is nagyon fontos tudnunk, hogy ma már a kínai vállalatok külföldi működőtőke beruházásaiban az innováció, a külföldi tudás megszerzése, a beruházási döntések kétharmadában kiemelkedően fontos szerepet játszik. Mi lehet a komparatív előnyünk ilyen összevetésben?

1. Magyarország tagsága az Európai Unióban, mert ezáltal a hazánkkal kereskedő kínai cégek, nem egy 10 milliós piacra, hanem egy 500 milliós piacra nyernek bebocsátást. A Kínával folytatott kapcsolataink nem alternatívái az uniós tagságunk, hanem egyszerűen az utóbbi feltétele az elsőnek.

2. Magyarország része az európai kultúrának, gondolkodásnak, piacnak, fogyasztói szokásoknak. Ma viszont már egyetlen, a globális piacon jelen lenni kívánó vállalat sem engedheti meg magának, hogy ne ismerje a megcélzott piacok kultúráját, szokásait, hiszen ahhoz tudja adaptálni a saját termékeit. A közepes vagy nagy kínai vállalatok esetében viszont egyáltalán nem általános az európai kultúra ismerete, miközben szükségük lenne rá. Magyarország ennek az ismeretét nyújthatná, közvetíthetné.

3. Lehet-e Kínával úgy kereskedni, hogy az egyes országok exporttöbbletetérjenek elveleszembe? Igen lehet. Németország technológiát, termelő berendezéseket, szerszámgepeket, robotokat, nagysebességű vonatokat értékesít Kínában. Svájc, Svédország hasonlóképpen van. Tajvan speciális helyzete ellenére óriási exporttöbblettel rendelkezik Kínával szemben. Ausztrália vasércet exportálva tesz szert jelentős többletre. Chile rézércet exportál. Rézexportjának közel 60 százaléka ma már Kínába megy. Új Zéland minőségi mezőgazdasági termékeket – tejet, marhahúst – exportál Kínába. Időszakosan van többlete Kínával szemben Brazíliának (szója, cukornád), Argentínának (búza, marhahús) és Venezuelának (ha magas a kőolaj ára). A kőolaj exportáló országok közül csak Szaúd-Arábiának, Kuvaitnak és az Egyesült Arab Emírátusoknak van – igaz egyre csökkenő mértékű – exporttöbblete Kínával szemben.



34. ábra: A globális külkereskedelem egyensúlytalansága  
 Forrás: GARNAUT, R. et al. 2009

## Kína változó földrajzi pozíciója az Új Selyemút kapcsán

Jelen tanulmány szerzőjének véleménye szerint az Új Selyemút Övezet megerősödése gazdaságföldrajzi szempontból nem lehet független sem a kezdeményező Kína gazdasági és geopolitikai céljaitól, sem a kiválasztott közlekedési, kommunikációs módoktól. A Selyemút elnevezés kínai részről semmiképpen sem az ókori, középkori Kínát Európával összekötő kereskedelmi útvonal reinkarnációját jelenti, hanem csupán a kereskedelmi lehetőségek, útvonalak kiépítését. Az elnevezés nem az egykori kereskedelmi útvonalat szimbolizálja, hanem magát a kínai kereskedelmet.

Miért is van szüksége Kínának egy ekkora projekt kezdeményezésére? Azt senki nem gondolhatja, hogy Kína csupán azért váгна bele egy ilyen globális projektbe, mert nagyon sok pénze van, vagy pedig úgy, hogy nem fűződne hozzá, komoly gazdasági érdeke. De mik lehetnek ezek az érdekek?

Kína gyors népesség- és gazdasági növekedése során most ért el egy olyan kritikus ponthoz, amikor az ország nem csak, hogy globális gazdasági szuperhatalommá vált, hanem szétfeszíti működésének eddigi térbeli kereteit is. A Kína előtt álló legfontosabb kihívások a következők (LI, X. – HU, B. eds. 2011), amelyekre válaszolnia kell a kínai vezetésnek és az országnak egyaránt:

a) *Kína gyors népességnövekedése:* Ez még a nagyon drasztikus születésszabályozással együtt jelentős maradt. Az egy családban egy gyerek program viszont a korosztályok, közötti létszámarányokat borította fel. A legnépesebb korosztálynak számító 45–50 éves generációban kb. 115 millióan vannak, míg a náluk fiatalabb legkisebb létszámú 10–15 éves korosztályban, alig 75 millióan. Az aránytalanságokat tetézi, hogy a 40 évnél fiatalabb korosztályokban 70 millióval kevesebb nő van, mint férfi. A népesség növekedésének másik forrása a várható átlagos élettartam növekedése. 10 év múlva a várhatóan 22 millióan érik el a nyugdíjkorhatárt, de csak 17 millió ember lép a munkaerőpiacra. A jelenlegi demográfiai előrejelzések szerint 2040 körül válik kritikussá a az aktív dolgozók és az öregségi nyugdíjellátásban részesülők aránya (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017). Kínának addig kell megoldania azt a problémát, hogy az aktív korú népesség tudjon, annyi fogyasztási cikket előállítani, mint amennyi a teljes népesség elállításához szükséges, illetve olyan szintre emelje az ország GDP-jét, hogy az aktív dolgozók életszínvonalának jelentős csökkentése nélkül ki lehessen fizetni a nyugdíjakat (OECD 2012).

b) *A foglalkoztatási válság:* Kína számára óriási kihívást jelent a mezőgazdaság modernizálódása és a birtokkoncentráció miatt a falun munka nélkül maradt és városba költöző emberek millióinak munkába állítása. Hasonló gond az ipar modernizálódása kapcsán is van. Évente 10 milliós nagyságrendben kellene az alacsonyan képzett és a nagyvárosokban élő emberek számára munkahelyet biztosítani. A már legalább negyedszázada tartó gyors gazdasági növekedésnek az egyik forrása vagy épp kikényszerítője az eddig bőségesen rendelkezésre álló olcsó munkaerő foglalkoztatásának kényszere. Nem szabad elfelejteni, hogy a hivatalos kormányzati politika még mindig a teljes foglalkoztatást tűzi ki célul. A munkakerülés még mindig bűnnek számít és munkanélküli segélyt sem fizetnek (OECD 2012).

c) *A jövedelmi válság:* A kínai gazdaság egyik alapvető kihívása, hogy a bérek és a lakásárak teljesen elszakadtak egymástól. Több évtizednyi megtakarítással lehet csak lakást venni a nagy kínai városokban. Ez a világon példátlanul magas megtakarítási hajlandóságra ösztönöz. A 30 százalékot meghaladó megtakarítási ráta önmagában felborítja a makrogazdasági egyensúlyt (IMF, CHINA 2012). A tőkepiacon forrásbőséget teremt, a fogyasztási cikkek piacán kereslethiányt. Az óriási volumenű beruházások eredményeként létrehozott üzemekben előállított árutúlkínálatot, pedig a külső piacokon értékesítik. A gyors gazdasági növekedés évtizedei visszaütnek. Az

alacsony bérek ellenére is magas megtakarítási hajlandóság nem kényszeríti rá a kínai vállalkozásokat, hogy munkavállalóik bérét jelentősen emeljék (LI, X. – HU, B. eds. 2011). Pedig csak így lehetne a világpiacra rázúduló kínai árudömpinget mérsékelni: egyrészt a belső vásárlóerő növelésével, másrészt az olcsó munkéberekre is épülő külső versenyképesség rontásával (OECD 2012). Ehelyett úgy tűnik, hogy Kína az exportáruinak piacra jutását segítő globális projektbe, az Új Selyemút kiépítésébe kezd bele.

*d) Erőforrás válság:* Kína ipari termelésének gyors növekedése a felhasznált természeti erőforrások mennyiségének rohamos növekedését igényli. Kína használja fel már a világ alumínium termelésének több, mint a felét (55 százalékát), az acél termelés 45 százalékát, a nikkel felét, a réz 48 százalékát, a szén felét, az ón, az ólom, a ritkaföldfémek több, mint 40 százalékát (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017). Az ország jelentős ásványkincs vagyona ellenére egyre nagyobb mennyiségben importálja az iparának működéséhez szükséges energiahordozókat és ásványkincseket. Már most megindult Kína és a többi ipari hatalom küzdelme az egyes természeti erőforrások lelőhelyeiért Afrikában, Ausztráliában, Dél-Amerikában (BROADMAN, H. G. 2007).

*e) Értékesítési válság:* Kína több száz milliárd dolláros nagyságrendű árutöbblete – 2015-ben 567 milliárd, 2016-ban 495 milliárd dollár külkereskedelmi mérleg többlet (OECD 2017) – jelenleg csak a globális piacokon értékesíthető. Ez a világgazdaság egésze számára legalább annyira komoly egyensúlytalansági tényező, mint az Amerikai Egyesült Államok külkereskedelmi mérleg hiánya, ami 2016-ban 750 milliárd dollár volt. Kína külkereskedelmi forgalma 1978-ban a reformok kezdetén alig 21 milliárd dollár volt folyóáron. 20 évvel később ez az adat már 360 milliárd dollár. 2002-ben, a WTO tagság első évében Kína külkereskedelmi forgalma elérte a 620 milliárd dollárt. Az azóta eltelt másfél évtizedben a külkereskedelem volumene folyóáron számítva hatszorosára (2015-ben 3717, 2016-ban 3484 milliárd amerikai dollár) növekedett (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017). A kínai áruk dömpingje azonban már számos piacon – EU, USA – egyre komolyabb politikai és gazdasági problémákat vet fel. A jelenlegi amerikai elnök már egyenesen a Kínával szemben védővámok, árfolyampolitika és protekcionista gazdaságpolitika szükségességéről beszélt választási kampányában. Így Kínának egyre nagyobb erőfeszítéseket kell tennie, hogy áruit a világpiacra értékesíthesse (LI, X. – HU, B. eds. 2011). Ezeknek az erőfeszítéseknek a sorába illeszkedik a kínai áruk gyors



piacra jutását lehetővé tévő Új Selyemút kezdeményezés a „One Belt, One Road” (OBOR).

Az Új Selyemút kezdeményezés geopolitikai, funkcionális szempontból két jól lehatárolható célterületre osztható. Az első a természeti erőforrások kiaknázását és Kínába szállítását szolgáló infrastuktúrák fejlesztése Közép- és Kelet-Afrikában. Egyébként ezt a célt szolgálják a Perzsa-öbölben tervezett beruházások is. A második a piacszerzést szolgáló beruházások Pakisztánban, Myanmarban, Közép- és Kis-Ázsiában és Európa irányába. Piacszerzés szempontjából fontosak a közbenső államok, de az igazi célt az Európai Unió, Törökország, Irán piacai jelentik (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

Összességében elmondható, hogy az Új Selyemút kezdeményezés Kína részéről nem más, mint az új, a kínai gazdaság dominanciájára épülő világrend kiépítésének a szándéka. Ebben Afrika és Dél-Amerika a nyersanyagbeszállító szerepét kapja (BROADMAN, H. G. 2007). Az Európai Unió és az Amerikai Egyesült Államok önmaguk szempontjából jobb esetben versenytársai, rosszabb esetben csak piacai lesznek Kínának. Az érintett délkelet-ázsiai országok, pedig funkcionálisan alárendelt szerepet játszanának az új kínai világrendben.

### *Az infrastruktúra-építés vezérelte növekedési pálya*

Ha az Új Selyemút fejlesztésének indítékait keressük, akkor érdemes egy kicsit a közgazdasági fejlődési elméleteket áttekinteni, illetve amennyiben az összehasonlítás lehetőségei adottak hasonló történelmi, földrajzi példákat kiválasztani.

Ilyen példa több is akad. A hasonló országméret miatt az Amerikai Egyesült Államok adódik kézenfekvő példaként (GARNAUT, R. et al. 2009). Ott az európai nagyhatalmakhoz való gazdasági felzárkózás időszaka egy évszázaddal korábban volt, mint Kína esetében. A korszak amerikai infrastruktúra fejlesztésének szimbóluma a San Francisco mellett található Golden Gate híd. A gyors gazdasági növekedés azonban nem eredményezte az infrastruktúra fejlesztés ugrásszerű növekedését. Bár az 1900-as bázis is már nagyon magasnak számított az átadott utak hosszát tekintve.

Japán és Dél-Korea esetében a Garnaut–Song–Woo szerzőhármas által kiválasztott időszakok hazai szemmel nézve meglepőnek hatnak (GARNAUT, R. et al. 2009). Japán esetében az 1894–1926 közötti időszak,

mint felzárkózási periódus a magyar vélekedéssel szemben túl korainak tűnik. Magyarországon ezt lehet inkább fél évszázaddal későbbre, a második világháború utáni időszakra tennénk. Dél-Korea esetében a Szöuli Olimpia utáni időszakra tenni a felzárkózási időszakot viszont későinek tűnik. Az elemzés viszont abból a szempontból helytállónak tűnik, hogy a közúthálózat gyors fejlesztésének kezdete a felzárkózási periódus indulása után 24–25-évre tehető. Az ok meglehetősen egyszerű, a gyors gazdasági fejlődés ezekben az ázsiai országokban 20 év elteltével eredményezte azt, hogy a növekvő vállalati jövedelmek érdemben növelték a dolgozók bérét. Azt is hozzá kell tenni, hogy az sokáig tudatos gazdaságpolitika volt az ázsiai országokban, hogy a bérek alacsony szinten tartásával igyekeztek a nemzetközi versenyképességüket javítani. A dolgozók a növekvő béreikből a körülbelül ennyi idő alatt tudtak felhalmozni akkora vagyont, amiből a lakásvásárlás után az első személygépkocsi megvásárlására is futotta. Ez a jelenség igaz Dél-Koreában és Kínában, a száz évvel ezelőtti Japánban aligha. De a jelenség Kínában most meghatározó jelentőségű (GARNAUT, R. et al. 2009). A kínai személygépkocsi állomány növekedése is dráma léptékű. 1990-ben még csak 5,5 millió gépjármű közlekedett Kínában, ennek 30 százaléka volt személyszállító jármű. 2000-ben már 16 millió jármű futott az utakon és ebből 8,5 millió volt személyszállító gépkocsi. 2015-re az összes jármű száma az ezredfordulóhoz képest megtízszereződött és 162 millióra nőtt. A személygépkocsik száma ez alatt a 15 év alatt 16-szorosára, 141 millióra nőtt. A magántulajdonban lévő személygépkocsik száma viszont már exponenciálisan növekszik. 2010-ben 11 millióval nőtt a számuk, 2011-ben, 12 millióval, 2012-ben már 14 millióval, 2013-ban 15 millióval, 2014-ben 18 millióval, 2015-ben is újabb 18 millióval. A magántulajdonban lévő személygépkocsi állomány így már eléri a 127 millió darabot (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017). Az egyébként is eléggé sűrűn lakott és zsúfolt nagyvárosokkal rendelkező Kínának tulajdonképpen nincsen más választása, mint az, hogy infrastruktúráját, közúthálózatát megpróbálja már nem csak a jelenlegi, hanem a jövőbeli igényekhez igazítva fejleszteni. De ez egyúttal lehetőség és kényszer is (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

A külső piaci orientáltságot részben felváltotta a belső piacra támaszkodó növekedés. Ennek egyik jellemzője, hogy a fogyasztási cikkek iránti gyenge belföldi kereslet miatt a beruházási javakat előállító cégek és az építőipari vállalatok kapnak óriási megrendeléseket. Az infrastruktúra fejlesztése és ezen belül az autópályák építése rekord gyorsaságú. 2005 és

2015 között az autópálya hálózat hossza megháromszorozódott: 40 ezerről 125 ezer km-re nőtt. Éves átlagban 8000 km hosszúságú új autópályát adtak át. A nagyságrend érzékeltetésére néhány adatot hadd közöljünk. Az Amerikai Egyesült Államok interstate autópálya hálózata, amit 120 éve építenek, mindössze 77 ezer kilométer (US STATISTICAL YEARBOOK 2016.). Kína az elmúlt 10 évben többet épített ennél. 90 év alatt Németország 12 ezer km autópályát épített, amennyit most Kína másfél év alatt. Spanyolország 30 év alatt épített 16 ezer km autópályája másfél év kínai építésének felel meg. Az autópályák építése tartományi feladat, de sokat építenek a nagyvárosok is. Németországban a Harmadik Birodalom időszakában 1935 és 1938 között építettek évente átlagosan 1000 km autópályát. A Német Szövetségi Köztársaság autópálya-építési aranykorában, az 1970-es években 10 éven keresztül építettek átlagosan évente 300 km Autobahn-t (PEACOCK, A. – WILLGERODT, H. eds. 1999). A kínai autópálya hálózat jelenlegi teljes hossza lakosságszám, vagy terület nagyság alapján összemérhető az amerikai, japán, német, spanyol példákkal. Ha viszont azt vesszük figyelembe, hogy 2005-óta mennyit építettek, akkor arra azt lehet mondani, hogy az egyszerűen példa nélküli. Sem népesség szám, sem terület, sem GDP, sem egy főre jutó GDP alapján nem lehet más példát mondani. Talán csak az 1930-as évek Németországának autópálya-építése volt népességszám alapján hasonló léptékű (CHIN, G. T. 2010).

év	működő vasútvonal km	viassimosított vasútvonal km	közút km	autópálya km	belföldi viziutak km	légi utak hossza km	Intekőzi légi útvonalak hossza km	kőolaj- és gázvezeték km
1978	517	10	8902		1360	1489	553	83
1980	533	17	8883		1085	1953	812	87
1981	539	17	8975		1087	2182	828	97
1982	533	18	9070		1086	2327	999	104
1983	546	23	9151		1089	2291	999	108
1984	548	30	9267		1093	2602	1074	110
1985	552	41	9424		1091	2772	1060	117
1986	558	44	9628		1094	3231	1076	130
1987	560	46	9822		1098	3891	1489	138
1988	562	57	9996	1	1094	3738	1283	143
1989	570	64	10143	3	1090	4719	1664	151

év	működő vasútvonal km	villamosított vasútvonal km	közút km	autópálya km	belföldi viziutak km	légi utak hossza km	Intekőzi légi útvonalak hossza km	kőolaj- és gázvezeték km
1990	579	69	10283	5	1092	5068	1664	159
1991	578	78	10411	6	1097	5591	1774	162
1992	581	84	10567	7	1097	8366	3030	159
1993	586	89	10835	11	1102	9608	2787	164
1994	590	90	11178	16	1102	10456	3519	168
1995	624	97	11570	21	1106	11290	3482	172
1996	649	101	11858	34	1108	11665	3863	193
1997	660	120	12264	48	1098	14250	5044	204
1998	664	130	12785	87	1103	15058	5044	231
1999	674	140	13517	116	1165	15222	5233	249
2000	687	149	16798	163	1193	15029	5084	247
2001	701	169	16980	194	1215	15536	5169	276
2002	719	174	17652	251	1216	16377	5745	298
2003	730	181	18098	297	1240	17495	7153	326
2004	744	186	18707	343	1233	20494	8942	382
2005	754	194	33452	410	1233	19985	8559	440
2006	771	234	34552	453	1234	21135	9662	481
2007	780	240	35837	539	1235	23430	10474	545
2008	797	250	37302	603	1228	24618	11202	583
2009	855	302	38608	651	1237	23451	9199	691
2010	912	327	40062	741	1242	27651	10702	785
2011	932	343	41064	849	1246	34906	14944	833
2012	976	355	42375	962	1250	32801	12847	916
2013	1031	360	43562	1044	1259	41060	15032	985
2014	1116	369	44639	1119	1263	46372	17672	1057
2015	1210	747	45773	1235	1270	53172	23944	1087

6. táblázat: Kína közlekedési hálózatának hosszú távú alakulása

Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

Az évenként megépített 8000 km autópálya hosszabb, mint a Peking és Budapest közötti légvonalbeli távolság, ami 7340 km. Légvonalban a 8000 km a Peking–Brüsszel távolságnak felel meg.

Kína azonban nem csak a közúthálózatát fejleszti erőltetett ütemben, hanem a vasúthálózatát, a nagysebességű vasutak hálózatát, a repülőtereket, a kikötői kapacitásait is. A kérdés viszont nem csak az, hogy ezek az infrastruktúrák mekkora forgalmat képesek lebonyolítani, hanem az is, hogy ki és milyen forrásból finanszírozza az építésüket?

megnevezés		2012	2013	2014	2015
közlekedési útvonalak hossza (10 ezer km)	vasútvonal	976	1031	1118	1210
	közút	42375	43562	44639	45773
	autópálya	962	1044	1119	1235
	hajózható belföldi vízi út	1250	1259	1263	1270
	polgári légi közlekedés	32801	41060	46372	53172
	kőolaj- és földgázvezeték	916	985	1057	1087
utas (10 ezer fő)	összesen	3804035	2122992	2032218	1943271
	vasút	189337	210597	230460	253484
	közút	3557010	1853463	1736270	1619097
	vízi út	25752	23535	26293	27072
	légi közlekedés	31936	35397	39195	43618
összes utaskm (100 millió utaskm)	összesen	33383	27571	28647	30059
	vasút	9812	10595	11242	11960
	közút	18467	11251	10997	10742
	vízi út	77	68	74	73
	légi közlekedés	5025	5657	6334	7282
szállított áru (10 ezer t)	összesen	4100436	4098900	4167269	4175886
	vasút	390438	396697	381334	335801
	közút	3188475	3076648	3113334	3150019
	vízi út	458705	559785	598283	613567
	légi közlekedés	545	561	594	629
	kőolaj és földgáz	62274	65209	73752	75870

megnevezés		2012	2013	2014	2015
szállított áru (100 millió tkm)	összesen	173804	168014	181668	178356
	vasút	29187	19174	27530	23754
	közút	59535	55738	56847	57995
	vízi út	81708	79436	92774	91772
	légi közlekedés	164	170	188	208
	kőolaj és földgáz	3211	3496	4328	4668
közúti jármű (10 ezer egység)	összesen	10933	12670	14598	16284
	magántulajdonú közúti járművek száma	8838	10502	12339	14099
átlagos utazási távolság (km)	összesen	88	130	141	155
	vasút	518	503	488	472
	közút	52	61	63	66
	vízi út	30	29	28	27
	légi közlekedés	1573	1598	1616	1669
átlagos szállítási távolság (km)	összesen	424	410	436	427
	vasút	748	483	722	707
	közút	187	181	183	184
	vízi út	1781	1419	1551	1496
	légi közlekedés	3009	3030	3165	3307
	kőolaj és földgáz	516	536	587	615

7. táblázat: Kína közlekedési infrastruktúrája  
Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

„A kínai államtanács 2017. februári döntésének értelmében úthálózatának széles körű bővítésébe kezd az ország a 2020-ig tartó 13. ötéves terv végéig. 2020-ra így Kínában a vasúthálózat 150 ezer kilométeresre, az úthálózat pedig 5 millió kilométeresre duzzad, valamint 260 reptérrel és 2527, 10 ezer tonna feletti hajók befogadására képes kikötőhellyel rendelkeznek majd. Az ország emellett a gyorsvonathálózatát is 30 ezer kilométeresre bővíti 2020-ra, összekötve ezzel az egymilliónál nagyobb lakosságú városok 80 százalékát. Li Hsziao-peng, közlekedési miniszter elmondta, a beruházásokra az öt év alatt összesen 15 ezer milliárd jüant, azaz nagyjából 634 ezer milliárd forintot költenek majd el. A közlekedési

*infrastruktúrára egyébként 2006 óta egyre több pénzt fordít az ország.” (FLACHNER B. 2017)*

A finanszírozás mellett az ilyen léptékű fejlesztések az építőanyag igényük miatt tesznek szert világgazdasági jelentőségre. „*Gyakran emlegetett adat, hogy 2011 és 2013 között több cementet használtak fel, mint az Egyesült Államok a teljes 20. században.*” (MÉSZÁROS R. T. 2017)

A kínai nemzetgazdaság beruházásainak összetételét vizsgálva 2003 és 2015 között a összes beruházás értéke folyóáron számítva 10-szeresére növekedett. 2003-ban a beruházások között a három legnagyobb terület a feldolgozóipar az összes beruházás 26 százalékkal, a lakásépítés 24 százalékkal és a közlekedés 11 százalékkal. 2015-re a feldolgozóipar részesedése 32 százalékra nőtt. A lakásépítés maradt, a közlekedés részesedés viszont 9 százalékra esett vissza! A környezetvédelmi és vízgazdálkodási beruházások részesedése viszont 8-ról 10 százalékra nőtt (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017).

Árnyalja a képet a kínai államháztartás sajátos szerkezete (OECD 2012). Az államháztartás bevételeinek 45 százaléka érkezik a központi költségvetésbe és 55 százaléka a tartományi és a helyi önkormányzatokhoz. Elsősorban a tartományi kormányokhoz. A kiadások esetében viszont már egészen mások az arányok. Az államháztartási szektoron kívülre kerülő kiadások mindössze 14,5 százalékát költi el a központi költségvetés, 85,5 százalékát a tartományok költik el. 2015-ben a központi költségvetés bevételeinek 63 százalékát utalta át a tartományoknak, miközben az államháztartás egészének hiánya a központi költségvetés kiadásaival megegyező nagyságú (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017). A kínai államháztartás szempontjából döntő jelentőségű, hogy bár a központi kormány költségvetése egyensúlyban van, de a közérdekű beruházásokat végző tartományok adósodnak el (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

A központi kormány a vasúti beruházásokat közvetlenül finanszírozza, az összes többi közlekedési beruházást viszont a tartományokon keresztül. Az útépitésekre a javaslatokat a tartományok terjesztik elő egymással versenyezve. A rendszerszintű probléma itt van. A tartományi kormányzatok korruptség, a helyi építőipari vállalatokkal való összefonódásai, a költségvetési korlátjaik puhasága



vezet oda, hogy építési céljaik nem ismernek korlátokat (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

A Kornai János által is elemzett tervgazdasági tervezési problémákkal találkozunk itt is (KORNAI J. 1989). Az ország mérete és lakosságszáma túl nagy ahhoz, hogy mindenről Pekingben lehessen dönteni. A helyi tartományi vezetések kihasználva a helyi viszonyokra vonatkozó információs előnyüket intenzíven lobbiznak a központi kormánynál beruházási forrásokért és a projektekért. A közlekedési projektek iránti túlkeresletet nem kis mértékben ez okozza. Minden tartományi vezető a megépített kilométerekben, megépített lakások számában méri saját sikerességét. Ezt erősíti, hogy a különböző állami és magán tulajdonú építőipari vállalatok a tartományi szinten lobbiznak minél több és nagyobb megrendelésért. Az építkezéseket persze a növekvő autóforgalommal és a gazdaság fejlődésével magyarázzák. Az eredmény viszont az, hogy minden 500 ezernél népesebb kínai várost már bekapcsoltak az országos autópálya hálózatba. Az összes tartományi székhely, prefektúrai jogú város, szubtartományi jogú város, a nagyobb megyei jogú városok mind be lettek kötve az országos autópálya hálózatba (LI, X. – HU, B. eds. 2011). A 10 legnagyobb város körül már 4–5 autópálya körgyűrűt találunk (GOOGLE MAPS). Az eredmény nem csak az, hogy Kína gyorsforgalmi út/autópálya hálózatának teljes hossza 2000-re meghaladta az Egyesült Államok országos vagy államok közötti – interstate – autópályahálózatának hosszát.

Az amerikai és kínai infrastruktúra fejlesztéseket és a hálózatok nagyságának alakulását összehasonlítva a felzárkózási periódusok első 30 évében az látható, hogy az Egyesült Államokban a vasútépítés volt a növekedés motorja, maga után húzva a acélgyártást és a közlekedési eszközök gyártását jelentős multiplikátor hatásokat gerjesztve, addig Kínában az infrastruktúra tekintetében ezt a szerepet a közúthálózat fejlesztése tölti be. Kínában ez maga után húzza a cement, az aszfalt és az acél gyártást illetve ezek beszállítóit, többek között a szénbányászatot (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

Másik oldalról az Egyesült Államok felzárkózási periodusában az akkor még gyerekcipőben járó autóipar és a közútépítés játszott alárendelt szerepet. Kínában ezt a szerepet a vasút tölti be. A Ross Garnaut, Ligang Song, Wing Thye Woo szerzők által vizsgált országok

között egyedül Japánban zajlott a vasutak és a közutak párhuzamos fejlesztése (GARNAUT, R. et al. 2009).

Daren Acemoglu vizsgálatai viszont arra is rámutattak, hogy az Egyesült Államokban a vasút fejlesztése, Kínában viszont a közúthálózat hosszának fejlődése korrelált a gazdasági növekedéssel (ACEMOGLU, D. 2009).

A kínai gyorsvasúti hálózat fejlődése még a látványos fejlődése ellenére is elmarad ütemét tekintve a gazdasági növekedés ütemétől. A gyorsvasúti hálózat fejlesztése sokkal inkább a fogyasztásra elköltött jövedelmek növekedésével mutat korrelációt, mintsem a gazdaság növekedésével. Míg a közúton zajlik az árutermeléshez szükséges szállítások zöme, a munkába járás, addig a gyorsvasutak jólét, a gazdaság szimbólumai. A vasúti áruszállítás a hagyományos vasútvonalakon zajlik.

év	működő vonalak hossza (km)	nagy sebességű vonalak hossza a működő vasút- vonalak %-ában	utas (10 ezer fő)	utasok száma az az összes vaúton utazó %-ában	utaskm (100 millió utaskm)	utaskm- ek aránya az összes vasúti utazás %-ában	átlagos utazási távolság (km)	kihasz- náltság: 1 km hosszú- ságú pályára jutó utaskm
2008	672	0,8	734	0,5	16	0,2	213	2321
2009	2699	3,2	4651	3,1	162	2,1	349	6010
2010	5133	5,6	13323	8	463	5,3	348	9024
2011	6601	7,1	28552	15,8	1058	11	371	16034
2012	9356	9,6	38815	20,5	1446	14,7	373	15456
2013	11028	10,7	52962	25,1	2141	20,2	404	19415
2014	16456	14,7	70378	30,5	2825	25,1	401	17167
2015	19838	16,4	96139	37,9	3863	32,3	402	19475

8. táblázat: Kína gyorsvasúthálózatának fejlődése  
Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

A voluntarista szemléletmód azonban a gyorsvasutak építésében is megfigyelhető. Minden központi, tartományi, szubtartományi jogú város, prefektúra- és megyeszékhely be akart kapcsolódni a gyorsvasúti hálózatba. Ez maradéktalanul még nem történt meg, de az építkezések folynak. Ez olyan, mint ahogy Spanyolországban is minden autonóm

közösség székhelye kapott gyorsvasúti és autópálya csatlakozást és az utasforgalom számára megnyitott repülőteret. A hálózatfejlesztés volt a fontos, a településhierarchia felsőbb szintjein lévő települések teljes penetrációja és nem a forgalom nagysága vagy a beruházási költségek megtérülése (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

Ha a közgazdasági növekedési elméleteket nézzük (BARRO, R. J. – SALA-I-MARTIN, X. I. 2003), akkor Kínát jelenleg olyan gazdaságként lehet leírni, amelyben az államháztartás a GDP 25 százalékát osztja el újra. Az állami újraelosztás viszonylag hosszú ideje stabil arányt mutat, és a központi költségvetés egyensúlyban van. A tartományok költségvetéséről ez már nem mondható el. A gyorsan növekvő magángazdaság olyan forgalom növekedést eredményez, ami indokoltá teszi a közlekedési infrastruktúra fejlesztését (ZHENG, Y. 2014). Romer egy szektoros növekedési modelljében az állami újraelosztás mértéke ( $G/Y$ ) a független változó, ahol a  $G$  a kormányzati kiadásokat, az  $Y$  a GDP-t jelöli, a növekedésre gyakorolt hatás pedig a függő változó. A kettő közötti kapcsolatot fordított U alakú grafikon szemléletesen illusztrálja. Az állami újraelosztás nagyon alacsony mértékénél a növekedésre gyakorolt hatás negatív. Viszont az állami újraelosztás kisléptékű emeléseivel a negatív hatás mérséklődik, majd pozitívvá válik. A kormányzati kiadások további növelésével a növekedési hatás még fokozható. A modell feltételezi, hogy az állam magánvállalatok termékeit – például építőanyagokat – vásárol és közjavakat állít elő – például utakat épít. Addig, amíg a közjavak társadalmi megtérülési rátája magasabb, mint a magánbefektetések hozama, addig a kormányzati beruházások hozzájárulnak a gazdasági növekedéshez (BALME, S. – DOWDLE, M. W. eds. 2009).

A kínai infrastruktúra-fejlesztés gazdasági modellje a következő (LI, W. 2016). Az állam, illetve a tartományok a vásárolják fel a cement- és az acéltermelés jelentős részét, kb 70 százalékát. Ez több gyorsan növekvő iparágat hozott létre illetve éltet. Ez a fejlesztések kereslet ösztönző hatása. A megépült utak, vasutak viszont már a termelést, a kínálati oldalt fejlesztik a szállítási lehetőségek abszolút értelemben vett megteremtésével és/vagy a szállítási ráfordítások, költségek csökkentésével. A társadalmi költségek magas megtérülési rátáját eddig még lehetett igazolni, de Kína keleti részén – a tengerparttól mért 500 kilométeres sávjában – már a világ legsűrűbb autópályahálózata

épült ki. Az újabb autópálya-építések társadalmi hozama viszont már gyorsan csökkenni fog, hiszen hosszú új szakaszokat, ritkán lakott területeken már aligha tudnak építeni. Az újabb építkezések már szükségszerűen sűrűn lakott területeken zajlanának, ami a szükséges területek növekvő ingatlan illetve kisajátítási költségei miatt egyre drágábbak lesznek fajlagosan (LI, X. – HU, B. eds. 2011). A közúti infrastruktúra fejlesztés, ami eddig a kínai gazdaság növekedésének egyik motorja volt most kifulladásra látszik. A jelenlegi építési ütem nem tartható tovább, miközben a beszállítók között több millió ember munkahelye és megélhetése függ tőle. Az újabb építkezések Kína centrum területein csak egyre nagyobb fajlagos költségekkel megvalósíthatók, miközben egyre kisebb fajlagos társadalmi hozam – forgalom, költség- és időmegtakarítás – érhető el. A gazdasági növekedés lelassulásának elkerülése érdekében az újabb infrastruktúrákat már az ország periférikus területeire illetve a forgalom generálása érdekében az ország határain túlra a legfontosabb kereskedelmi partnerek felé kell megépíteni. Az Új Selyemút kezdeményezés meg ezt a célt szolgálja.

### **Kína átalakuló közlekedésföldrajzi szerepének tényezői: az értékláncoktól a globális pénzügyi központokig**

Kína gazdaságának jövőbeli fejlődésének megértéséhez, előre jelzéséhez nem elég csupán a mennyiségi mutatókból kiindulni. Napjainkban Kína a szemünk láttára tör ki a legalacsonyabb hozzáadott értéket előállító feldolgozó ipari összeszerelő státuszból. Számos nyugati cég (Volvo, Rolls Royce, Kuka, IBM laptop üzletága) felvásárlásával komoly technológiai tudáshoz hozzájutott. Ma már saját maga fejleszti tovább a különböző termékeket, így napjainkra a termelési értékláncok első – magas hozzáadott értéket biztosító – szakaszában (K+F, design) is nagyon nagy erővel van jelen (WORLD ECONOMIC FORUM 2015).

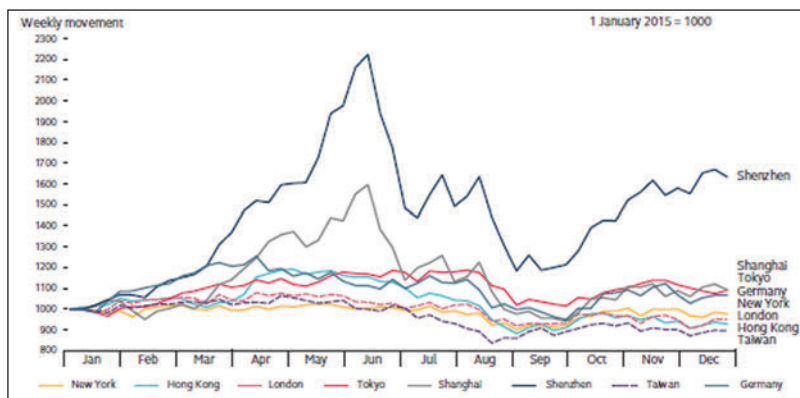
A fenti megállapítás akkor is igaz, ha egyenlőre még számos termék esetében úgy tűnik, hogy az összeszerelő munkát elvégző kínai cég a kész termék árának alig pár százalékát kapja meg.



35. ábra: Porter értékláncmodellje

Forrás: a szerző szerkesztése

Napjainkban a pénzügyi szolgáltatások elengedhetetlenül fontosak a modern gazdaság működéséhez. Ez nem csak a hagyományos adásvételi szerződésekben foglalt áruforgalom ellenértékének kifizetésére igaz, hanem a befektetésekre, a kockázatok kezelésére és megosztására, az export–import ügyletek, stb. lebonyolítására. A hagyományos pénzügyi központok jelentős ipari hátországot maguk mögött tudva, azt irányítva és megszervezve fejlődtek. A tőkefelhalmozáshoz ez még mind a mai napig fontos. De a mai pénzügyi központok egymással szembeni versenyképessége az alkalmazott technológián, a jól képzett pénzügyesek számán és a helyi piacot szabályozó (jellemzően liberális) jogszabályi környezeten alapul. 2008-ig ezen a három tényezően alapult a három legnagyobb pénzügyi központ New York, London és Hongkong elsőse (WALTER, C. E. – HOWIE, F. T. J. 2001; GÁL Z. 2010).



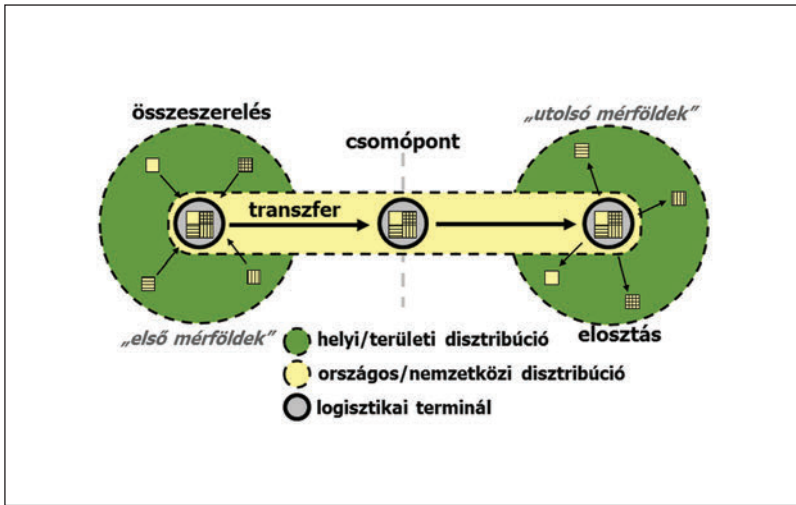
36. ábra: Pénzügyi központok fejlődése világszerte, 2015.

Forrás: GARNAUT, R. et al. 2009

A pénztőke felhalmozásának kínai modellje, az iparban keletkezett hatalmas befektetésre váró tőke és szinte kimeríthetetlennek tűnő kínai lakossági megtakarítások a rendelkezésre álló hatalmas mennyiségű tőke révén elmoshatják a nyugati pénzügyi központok versenyképességi előnyeit (Lo, CH. 2010; LI, X. – HU, B. eds. 2011).

## Közlekedési folyosók Kínában

A közlekedési rendszerek nem csak az utakat, vasútvonalakat, tengeri útvonalakat tartalmazzák, hanem a forgalmat szervező városokat, azok vidékét, hátszágát, a fuvarozást végző vállalkozásokat, a gazdasági és társadalmi viszonyokat, jogszabályi környezetet. A most következő alfejezetben nagyon röviden a szárazföldi közlekedési folyosók evolúciójának három meghatározó mérföldkövét elemezzük.



37. ábra: Közlekedési értékláncok

Forrás: a szerző szerkesztése

Az 1. modell egy hagyományos, a Christaller által elemzett, a központi helyek által irányított teret ábrázol (RODRIGUE, J.-P. 2017). A szabályos hatszögekkel lefedett térben a hatszögek középpontjában lévő, a központi helyen lévő város irányítja, igazgatja a területet. A kisebb szabályos hatszög oldalainak felezőpontjánál lévő települések között a központi helyen fekvő városon keresztül lehet a legkisebb átlagos szállítási költséggel eljuttatni az árut a hatszögon vagy azon belül fekvő másik településre. Feltételezzük ugyanis, hogy a központi helyen lévő településről sugárirányban vezetnek az utak a térségben lévő többi településre. Kétilyenhatszögletűtérösszekötésekor a legnagyobb forgalom biztosítása érdekében a két központi helyet kell összekötni, a lehető legrövidebb útvonalon. A két sugaras közlekedési hálózattal rendelkező térség mindegyikéből egy-egy útvonal emelkedik ki. Ez amelyik a két központot összeköti. A 6–6 alárendelt településből azok emelkednek ki, amik a központokat összekötő útvonalra esnek. 3–3 település csak a saját központját érintve tud erre a közlekedési folyosóra rá kapcsolódni. A további 2–2 település esetén lehetőség van viszont új, addig még nem lévő utak kiépítésével a központ elkerülésével is rákapcsolódni az útra. A modellben a létrejövő, a központokat összekötő útvonal mentén új bekötő utak, átszállási kapcsolatokat biztosító megállóhelyek, közbenső



állomások és települések alakulnak ki. Ezek létét különösen kedvezően befolyásolják, ha a közlekedési technika fejlettsége egyébként is igényli a közbenső megállókat, például a gőzmozdonyok esetében a hűtővíz és a szén feltöltése 50–100 kilométerenként. A közlekedési folyosó már megindítja a forgalmat a két régió között, de még alakítja át azok belső viszonyait. Ez tipikusan az új területeket feltáró vasúti infrastruktúra fejlesztésekre jellemző.

A megépített közlekedési folyosó már jelentősen differenciálja az általa összekötött régiókat. Az útvonalon rajta lévő települések forgalma megnő, új növekedési impulzusokat kapnak, az új közlekedési folyosó hatásaiban messze túlszárnyalja a hagyományos helyi kapcsolatokat. A közlekedési folyosón lévő települések egyre inkább centrum térséggé válnak. A folyosó szomszédságában lévő, de arra rá nem kötött települések viszont periferezálódnak, elszigetelődnek. A vállalkozások és az emberek is a legkorszerűbb közlekedési mód közelségét, az ahhoz való kapcsolódás lehetőségét preferálják a lakóhelyük, telephelyük kiválasztásánál. Kiépülő kapcsolatrendszerüket is arra építik. Az új infrastruktúra elérhetősége, az attól való földrajzi és időbeli távolság lesz a meghatározó a centrum–periféria viszony és a fejlettség szempontjából. Ez már inkább a mai autópálya illetve gyorsvasút fejlesztések területi hatásmechanizmusait írja le.

A harmadik fázisban a közlekedési folyosó kezdő és végpontja egyre inkább kapuváros funkciókat tölt be a külvilág felé. A globalizáció napjainkban is zajló folyamata a térségi kapcsolatrendszereket sok irányban kibővíti. A modellben szereplő 2 régió kapcsolatrendszere is bővül más térségek irányába, illetve más közlekedési módokkal. A külső kapcsolatrendszer, a megnövekvő személy és áruforgalom a kapuvárosokat még inkább centrális helyzetbe hozza. Ugyanakkor a növekvő forgalom, az általa okozott túlszűfoeltság, negatív externáliák arra kényszerítik a kapuvárosokat, hogy a térbeli munkamegosztásba, saját tehermentesítésük miatt ismét bevonják a korábban perifériára szorult hátországukat. A létrejövő új munkamegosztás más gazdasági és társadalmi keretek között zajlik. A korábban alapvetően önálló, funkcionálisan önálló falusi, kisvárosi jellegű települések specializált szerepkörben élednek újra. Az egykoron önálló életet élő Budaörs, Százhalombatta ma már funkcionálisan Budapest része, annak tehermentesítője.

A kiépülő Új Selyemút várható fejlődésében is várhatóan megjelennek ezek fázisok. Kína nyugati tartományaiban, Közép-Ázsia országaiban az első fázis szerinti fejlődés várható az első 5–10 évben. Belső-Mongóliában, Oroszországban, Belaruszban, Közép-Európában már a második fázis szerinti, a belső viszonyokat átalakító, a régiókon belüli perifériákat kialakító fejlődés valószínűsíthető. Az Új Selyemút két „végpontja” a kínai tengerparti városok és Nyugat-Európa viszont globális kapu – gateway – funkciókat töltenek be.

Globálisan a három kelet-ázsiai megalopolisz – Sanghaj a Jangce folyó torkolatában, Shenzhen és Hongkong a Gyöngy-folyó torkolatában illetve Szingapúr a Malakka-szorosban – számít az áruforgalom nagysága alapján a három legnagyobb kapuvárosnak. Együttes konténerforgalmuk a világ forgalmának 27 százalékát adja. A nyugat-európai kikötők viszont, Rotterdam kivételével, szétapróztak a jelenlegi forgalomhoz képest. A kínai törekvéseket egy Kínát Nyugat-Európával összekötő szárazföldi híd – landbridge, közlekedési folyosó – létrehozására is épp az indokolja, hogy a legfontosabbnak tekintett piacokat jelentő országok közlekedési fejlesztései, kikötő fejlesztései nem tartanak lépést a törekvéseikkel. Röviden előbb utóbb előállhat az a helyzet, hogy a fontosnak tekintett piacokon nem lesz elég nagy kikötői kapacitás a kínai áruk fogadására. Ennek a várható helyzetnek akar elébe menni Kína az alternatív szállítási útvonalak kiépítésével.

### *Tengeri áruszállítás*

Kínából Európába a legrövidebb tengeri szállítási útvonal Sanghaj – Hongkong – Szingapúr – Suez – Genova megtevéle is 21 nap egyirányban. A teljes forduló, oda-vissza út megtevéle a kikötői várakozások nélkül 49 napot vesz igénybe. A három nagy globális tengeri szállítási útvonalból ez az egyik. A másik Csendes-óceánt átszelő a Kínát, Szingapúrt, Thaiföldet, Japánt az Egyesült Államokkal összekötő Dél-Kína Express. Ez Oakland és Tokió között 9 nap alatt teszi meg az utat, Los Angeles és Sanghaj között 11 nap. A teljes forduló időigénye 39 nap. A harmadik legforgalmasabb útvonal az észak-atlanti Európa és Észak-Amerika között (RODRIGUE, J.-P. 2017).



38. ábra: Fő tengeri szállítási útvonalak

*Forrás: RODRIGUE, J.-P. 2017*

Magyar szemmel kissé nehéz a tengerhajózás piacát felvázolni, de a következőkben mégis megpróbáljuk a legfontosabb piaci jellemzőket megvizsgálni. A globális tengerhajózás piaca 7 nagy regionális piacra osztható.

1. Szingapúr és a Malakka-szoros bonyolítja le a világ tengeri áruforgalmának több, mint a negyedét, rendkívül sokféle áruval és kapcsolatban a világ minden részével.

2. Hongkong és a Gyöngy-folyó torkolata bonyolítja le a világ tengeri áruforgalmának több, mint 15 százalékát. A térség elsősorban Kína export forgalmát végzi.

3. A Földközi-tenger térsége a harmadik. Itt nagyon fontos szerepet az Európa és Észak-Afrika közötti forgalmat lebonyolító kikötők. Fontosak az Európába érkező kőolajat fogadó kikötők: Trieszt, Genova, Marseille. De az országuk külkereskedelme szempontjából fontos szerepet játszanak a török, görög, olasz, spanyol, izraeli kikötők is.

4. A Jangce-folyó torkolata, Sanghaj, Tiencsin, Puszan (Dél-Korea) és Japán. A Jangce-folyó torkolata Kína importjában és exportjában is fontos és növekvő szerepet játszik. Itt zajlik Japán és Dél-Korea teljes külkereskedelme is.

5. Dél-Ázsia Indiával és a Perzsa-öböllel. A világ tengeri úton szállított kőolajexportjának közel 80 százaléka innen indul útnak. Másik irányban pedig a kőolajexportáló országok növekvő importforgalma is ide érkezik. Meg kell jegyeznünk, hogy tervei szerint globális logisztikai központtá váló Dubai is növekvő átrakodó illetve tranzit forgalmat indukál. India teljes külkereskedelmi forgalma itt bonyolódik.

6. A regionális piacok között a forgalma alapján csupán hatodik, a világforgalom egy tizedével az Északnyugat-Európát jelentő régió. Itt zajlik az Európai Unió tengerentúli exportjának nagy része és a tengeren túlról származó kőolaj, nyersanyag és ipari cikk importjának nagy része.

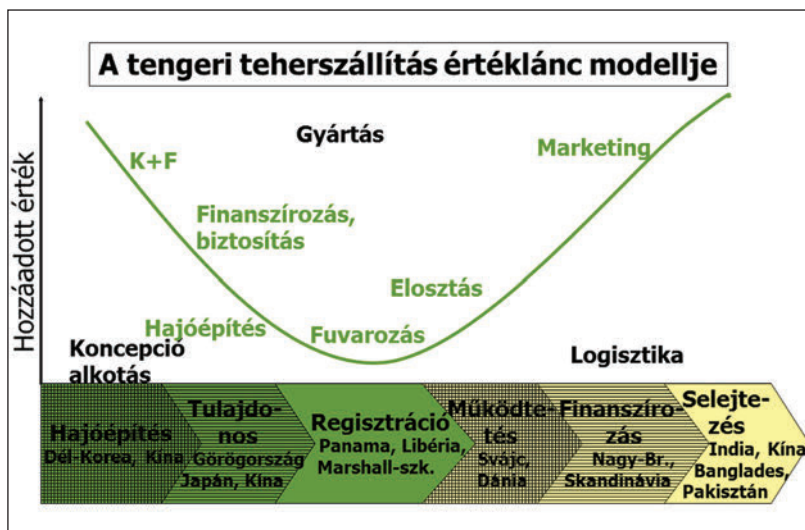
7. Csupán a hetedik a forgalom alapján az Egyesült Államok külkereskedelmi forgalmának, gabona exportjának, olajimportjának nagy részét lebonyolító Karib-térség Mexikóval, Panamával és Venezuelával kiegészítve.



39. ábra: Rövid távú tengeri szállítás regionális piakai

*Forrás: RODRIGUE, J.-P. 2017*

A piac térbeli szegmentálása után a legfontosabb piaci szereplők rövid felsorolása és elemzése következik (ALPHALINER).



40. ábra: Munkamegosztás a tengeri szállítmányozásban

Forrás: Porter és RODRIGUE, J.-P. 2017 alapján a szerző szerkesztése

1) A tengeri hajók építése ma elsősorban két országban jelentős. Dél-Korea és Kína adja a világ hajógyártásának 72 százalékát.

2) A tengeri hajók 38 százaléka a tulajdonosaik alapján a 3 legnagyobb országban – Görögországban, Japánban és Kínában található.

3) A tengerjáró hajók 42 százaléka a 3 „olcsó zászlóval” rendelkező országban – Panama, Libéria, Marshall-szigetek – vannak bejegyezve. Ezekben az országokban meglehetősen kevés adót kell a hajókat üzemeltetőknek fizetni, meglehetősen lazák a munkajogi, biztonsági előírások, amik jelentős költségmegtakarítást tesznek lehetővé az üzemeltetők számára.

4) A tengeri hajók üzemeltetésében a legnagyobb társaságok a dán Maersk (15,9), az olasz-svájci MSC (14,7), a francia CMA CGM (10,9), a szingapúri COSCO (8,9), a német Hapag-Lloyd (5,1) és a tajvani Evergreen (4,9 százalék). A világon a 10 legnagyobb társaság az összes hajóflotta több, mint 60 százalékát üzemelteti, a TOP 50 részesedése viszont már meghaladja a 90 százalékot (ALPHALINER). A kínai hajótársaságok bár még egyenlőre kicsiknek számítanak, gyorsan növelik hajóik számát és piaci részesedésüket.

5) A leselejtezett hajók bontását viszont elsősorban a nagyon olcsó munkaerővel rendelkező Indiában, Bangladesben és Pakisztánban végzik.

6) A hajóépítés és –üzemeltetés finanszírozását és biztosítását elsősorban a brit cégek – Lloyd – végzik.

7) A legnagyobb forgalmú kikötői terminálok Hongkong, Rotterdam, Szingapúr és Dubaj.

8) A hajók utazó legénysége jelentős részben Indonéziából és Fülöp-szigetéről érkezik.

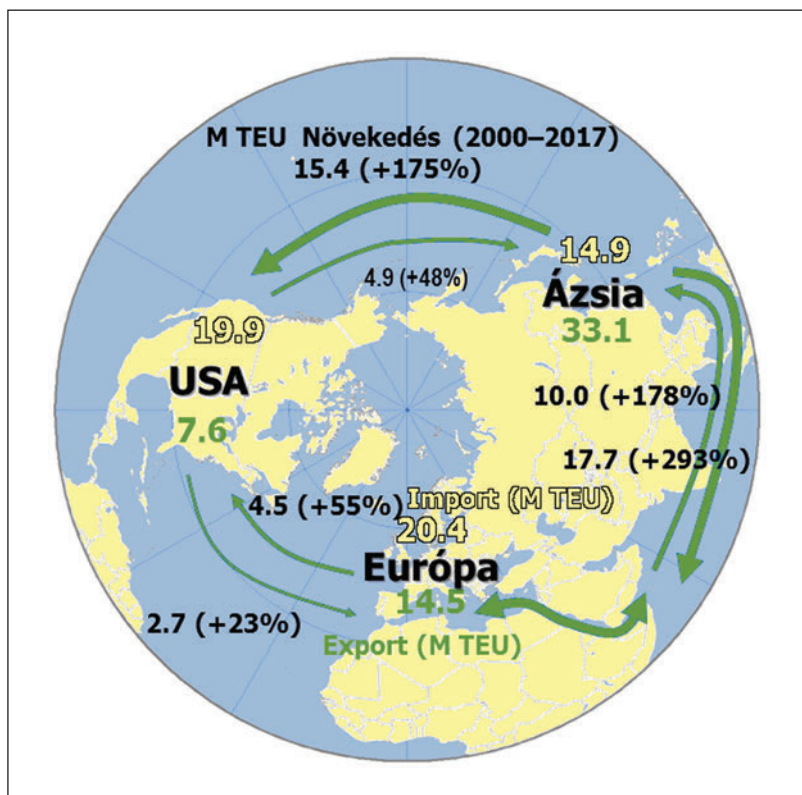
A tengeri áruszállítás piaca, bár számos tengerjogi egyezmény létezik, de a tengeri fuvarozás mégis inkább egy szabályozatlan piacnak hat, ahol a legnagyobb szállítmányozó cégek európaiak, a legnagyobb hajógyártók kelet-ázsiaiak. De az ágazatra általánosan jellemző válságtünetekkel lehet találkozni már évek óta (GERE L. – SIMIGH F. 2016). A hetedik legnagyobb szállítmányozó (Hanjin) csődje, az egész iparág problémáira irányítja a figyelmet. Ezek a következők (ALPHALINER):

- ⊕ Bár a világkereskedelem 80 százaléka tengeri úton bonyolódik le, az ágazban meglehetősen régóta nyomott árak és tarifák vannak. A tengerhajózás árainak csökkenése is kell a globalizáció, mint folyamat kiteljesedéséhez. A csökkenő vagy nyomott árakat a szállítványozó cégek egyre kevésbé képesek tartani.
- ⊕ Az iparági szereplők, még a 2008-as válság kezdete előtt óriási rendeléseket adtak le a hajógyáraknak. A nemzetközi kereskedelem megtorpanása illetve átmeneti visszaesése ezen megrendelések egy részét feleslegessé tette. A hajókat mégis átvették abban a reményben, hogy a válság után mégis szükség lesz rájuk. De a rendelkezésre álló kapacitások egy része azóta is kihasználatlan, ezáltal is növeli a társaságok költségeit és veszteségeit.
- ⊕ Az ágazat most az alacsony kőolajárak mellett is veszteséges, kérdés, hogy mi történik akkor, ha a kőolaj ára mégiscsak elkezd emelkedni. Az építendő hajók méretét a Szezi- és a Panama-csatornák áteresztő képessége határozza meg. Tehát a hajók méretének, befogadó képességének növelésével elérhető költségcsökkentésnek is megvannak a határai.
- ⊕ Kína növekvő nyersanyag-importja – elsősorban a különböző ércek – miatt az ömlesztett áruk mennyisége, forgalma nőtt meg illetve a kínai feldolgozó ipari export miatt a konténerszállítás volumene. Miközben a többi. szállított áruféleség mennyisége stagnált.



- ⊕ Növekvő geopolitikai kockázatok vannak ismét a főbb áruszállítási útvonalakon. Néhány év viszonylagos nyugalma után ismét egyre több kalózzal lehet találkozni a világ tengerein.

A szállított áruk mennyisége 1999 óta közel a kétszeresére nőtt. A szállított vasérc mennyisége viszont háromszorosára bővült. A kőolaj, az ásványi nyersanyagok illetve a mezőgazdasági termékek mennyisége stagnált. A feldolgozó ipar tengeri úton szállított termékeinek mennyisége is közel kétszeresére nőtt.



41. ábra: Konténerszállítások volumene

Forrás: RODRIGUE, J.-P. 2017

A kalóztámadások sajnos nem csak a filmekből ismertek a hajósok számára. Ma is nagyon gyakran szembesülhetnek vele a tengereket járó matrózok. A nemzetközi szakirodalom két térséget tart különösen



fertőzöttnek ebből a szempontból: a Malakka-szorost és az Indonéz-szigetvilágot illetve Kelet-Afrika partjait és a Vörös-tenger déli kijáratát a Bab-el-Mandab szorost az Adeni-öböllel. Ez utóbbi térségben különösen súlyos a helyzet. Az orosz Vladimir Kolossov által geopolitikai fekete lyuknak nevezett Szomáliában, már több, mint 20 éve felbomlott az állam (KOLOSZOV, V.). Az országnak nincsen a nemzetközi jog által is elismert kormánya. A part menti lakosság egy része számára a kalózkodás a szinte kizárólagos megélhetési forma. Az útvonalon a rendet csak nemzetközi flotta felállításával lehetett fenntartani. A szomáliai kalózkodás megfékezése érdekében Kína először küldött hadihajókat a közvetlen ázsiai érdekszféráján kívülre. A most még csak esetinek tűnő fellépés idővel akár állandósulhat is, ha Kína maga is részt akar venni esetleg a legfőbb olajexportáló térség, a Perzsa-öböl hajózhatóságának fenntartásában, illetve biztosítani akarja a Kelet-Afrikából érkező, az iparát tápláló nyersanyag szállítmányokat. Az eddig csak békés partnerként, a látszólag csak a belső ügyeivel, a termelés bővítésével, a kereskedelemmel foglalkozó Kína rákényszerülhet arra, hogy a gazdasági életének zavartalanságát biztosítandó fegyverrel, hadiflottával is fellépjen saját érdekeinek védelmében (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

Különösen kritikusnak tűnik a helyzet a Kínát Európával összekötő déltengeri hajózási útvonal több pontján – a Malakka-szorosban, az Adeni-öbölben, a Bab-el-Mandab szorosnál (a kalózkodás miatt), a Szuezi-csatornánál (Egyiptom belső instabilitása miatt), a Gibraltári-szorosnál.



42. ábra: Hajózási útvonalak  
Forrás: RODRIGUE, J.-P. 2017

Az egyébként hagyományosan nem tengeri hatalom Kína számára a tengeri hajózás és kereskedelem is óriási lehetőségeket rejt magában. Ezt a lehetőséget a hajógyártásban, az importált és exportált áruinak fuvarozásában ki is használja. A lehetőség viszont mégis korlátos. A tengeri áruszállítást végző teherhajók kapacitásainak túlnyomó többsége nem kínai tulajdonban van, miközben az iparág jelentős többlet kapacitásokkal is rendelkezik. Tehát Kína, bár ambicionálja, a szállítmányozó vállalatok között mégsem tud meghatározó szerepre szert tenni. Azt a lehetőséget viszont nem szabad kizárni, hogy vállalatfelvásárlással, valamelyik TOP 10-be tartozó fuvarozó felvásárlásával, akár kínai szakmai, akár pénzügyi befektető révén mégis meghatározó szerepet tud majd betölteni (ALPHALINER). Ez a lehetőség már csak azért is valószínűnek tűnik, mert egy újonnan színre lépő gigászi versenyző a kapacitásaival még tovább rombolná az ágazat most is alacsony jövedelmezőségét. Ugyanakkor Kínának elemi érdeke a tengerhajózás folyamatosságának, biztonságának (főleg Európa felé) és olcsóságának fenntartása, hiszen exportáruinak célba juttatása nélkül elképzelhetetlen. Kína számára ugyanakkor alapvető gondot jelent, hogy kereskedelmi partnereinek infrastruktúra, pontosabban kikötő fejlesztési tervei nem tartanak lépést az övével. Ezért Kína mindenképpen abban érdekelt, hogy a tengeri útvonal alternatívájaként szárazföldi közlekedési folyosót építsen ki Közép- és Nyugat-Ázsia és Európa felé. Ezt a szándékot erősíti meg, hogy az egyébként Kínával szomszédos Közép-Ázsia a szárazföldeknek a tengerektől legtávolabb lévő, azoktól teljesen elzárt térsége. Tehát Közép-Ázsia és Kína közötti, most még nem túl jelentős kereskedelem fejlesztése csak a szárazföldi közlekedési folyosók fejlesztésével elképzelhető. A Pakisztán, Kazahsztán felé vezető útvonalak Nyugat-Kínában lévő szakaszainak kiépítésének a nehéz terepviszonyok, magas hegységek miatti fajlagosan magas költsége arra ösztönzi a kínai döntéshozókat, hogy ezekkel a fejlesztésekkel minél nagyobb gazdasági potenciállal rendelkező térségeket is bevonjanak az Új Selyemútba. Ez a térség Nyugat-Európa (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

### *Vasúti áruszállítás*

A transzázsiai vasútvonal (rövidítés: TAR az angol Trans-Asian Railway név alapján) egy tervezet, melynek célja az Európát és Ázsiát átívelő egységes teherfuvarozási vasúthálózat létrehozása. A TAR az ENSZ Ázsiai és Csendes-óceáni Gazdasági és Szociális Bizottságának

(UNESCAP) tervezete. A tervezetet 1960-ban indították. A tervezet célja egy 14 ezer kilométeres folytonos vasúti összeköttetés létrehozása Dél-Ázsiában, Szingapúr és Isztambul között. Északon a Transz-szibériai vasútvonal az akkori Szovjetunió területén haladt Moszkvától Vlagyivosztokig Mongólia és Kína felé lévő elágazásokkal. Kína területén kiterjedt vasúthálózat működött, de az nem kötötte össze az országot a nyugati és a délnyugati szomszéd országokkal. Kína és a Szovjetunióhoz tartozó Közép-Ázsia között sem volt közvetlen vasúti kapcsolat. Ázsia déli részén csak az egykori gyarmati korszakban kiépült vasúthálózatok voltak, amik viszont nem haladtak át az egykori gyarmati határokon. Az ENSZ és az érintett dél-ázsiai országok célja épp ezért egy Indonéziától Törökországig vezető vasútvonal kiépítése volt európai és afrikai irányú kapcsolódás lehetőségével (L1, X. – HU, B. eds. 2011).

1960-ban a közúti és légiközlekedés még nem volt annyira fejlett, mint napjainkban. Ráadásul arányaiban mind a kettő sokkal drágább volt, mint napjainkban. A tervezett vasúttól az Európa és Ázsia közötti fuvarozás idejének és költségének jelentős csökkenését várták. Sokkal gyorsabb lehetett volna, mint a tengeri szállítás és olcsóbb, mint a közút vagy légi úton történő szállítás. Legalább negyedszázadon keresztül a TAR-tervezet fejlesztésének lendületét politikai és gazdasági akadályok fogták vissza. Az 1990-es évekre viszont, köszönhetően az ázsiai országok közötti viszonyok normalizálódásának, javultak a kilátások a transzázsiai vasútvonal létrejöttével kapcsolatban. A tervezett dél-ázsiai vasútvonal megépítését azonban a speciálisan Kína igényeihez igazodó Új Selyemút projektek felülírhatják napjainkban.

A TAR-tervezet legfőbb előnye az Eurázsiai kontinens növekvő áruforgalma által támasztott fuvarozási igény kielégítése, valamint a tengertől elzárt országok – mint Laosz, Afganisztán, Mongólia és közép-ázsiai országok – gazdasági és kereskedelmi vérkeringésbe kapcsolása.

Az eredeti tervezetben szereplő vasútvonalak jelentős része már régen megépült, de jellemzően az országhatárokon való átmenetekben még vannak jelentős hiányok. Az egyik legnagyobb problémát nyomtávok jelentik. De a TAR-rendszer nem kíván eltérni a nemzeti szabványoktól.

- ⊕ 1000 mm-es keskeny nyomtávú vasútvonalak vannak Délkelet-Ázsia nagy részén.
- ⊕ 1435 mm-es nyomtávot használ Európa legnagyobb részéhez hasonlóan Törökország, Irán, Kína és a két Korea.

- ⊕ 1520 mm a szabvány a volt Szovjetunió területén lévő országokban.
- ⊕ 1676 mm-es a nyomtáv India, Pakisztán, Banglades és Srí Lanka – a volt brit India – területén.

Az átjárhatóság érdekében jelentős műszaki beruházásra lesz szükség, hogy biztosítsák az átrakodást az eltérő nyomtávú szakaszok között. A nagyobb gond az, hogy nem csak átrakó állomások igényelnek többlet beruházásokat, hanem a szállítás költségeinek jelentős növekedése az átrakodás költségei (terminálköltségek) miatt.

2001-ig négy folyosót tanulmányoztak a tervezet részeként:

- ⊕ Az északi folyosó, a Transz-szibériai vasút Európát köti össze a Csendes-óceán partvidékével. Németország a kiinduló pont. Lengyelország, Fehéroroszország, Oroszország érintésével éri el Kazahsztánt, Mongóliát, Kínát és csendes-óceáni kikötőket. Elméletileg a két Korea is kapcsolódna ehhez a vasútvonalhoz. Gyakorlatilag politikai okok miatt Észak-Korea nem akar, Dél-Korea meg miatta nem tud kapcsolódni ehhez a folyosóhoz. A vonal végig járásakor 2 helyen is kell nyomtávot váltani:
  - A lengyel–belarusz/ukrán vagy magyar/szlovák–ukrán határon: 1435 mm → 1520 mm;
  - A kazah/mongol/orosz–kínai határ határon: 1520 mm → 1435 mm.

A 9200 km hosszú transzszibériai vasútvonal alkotja a folyosó nagy részét. Jelenleg is nagy mennyiségű teherforgalmat bonyolít le Kelet-Ázsia és Oroszország, valamint Európa többi része között.

- ⊕ A déli folyosó Isztambulból indul Délkelet-Ázsia felé kapcsolatot teremtve Törökország, Irán, Pakisztán, India, Banglades, Myanmar, Thaiföld, Kína, Malajzia és Szingapúr között. A hiányzó szakaszok az országhatárokon vannak Kelet-Iránban, India és Myanmar, Myanmar és Thaiföld, Thaiföld és Kambodzsa, Kambodzsa és Vietnam valamint Thaiföld és Kína között. Különböző a nyomtáv Irán és Pakisztán (1435 mm → 1676 mm), India és Myanmar (1676 mm → 1000 mm), valamint Myanmar és Kína (1000 mm → 1435 mm) határán. Az ezredfordulót követő időszakban viszont nem tűnik úgy, hogy ennek a vasúthálózatnak a kiépítése megérné az érintett

országoknak vagy, hogy igazán komoly alternatívája tudna lenni a tengeri hajózásnak.

- ⊕ A délkelet-ázsiai hálózat Délkelet-Ázsia országai – Indonézia, Malajzia, Thaiföld, Szingapúr valamint Kambodzsa, Kína, Laosz, Myanmar és Vietnam – között hoz létre kapcsolatot.
- ⊕ Az észak–déli folyosó Észak-Európát és a Perzsa-öböl országait köti össze. A folyosó Helsinkiből indul Oroszországon – Szentpétervár–Moszkva–Volográd–Baku útvonalon – át halad a Kaszpi-tenger felé. Azerbajdzsánon és Örményországon át halad Nyugat-Iránba. Ott Teherán érintésével tovább halad délre Bandar Abbasz kikötőjéig

típus	funkció	példa
rövid távú (kapuvároson, hub-on, csomóponton belül)	közlekedési mód váltás, kapacitás növelés, átrakodás	Panama
hátszág feltáró (a kapuváros és a vidéki térség között)	piaci terület kiterjesztése, disztribúciós költségek és a zsúfoltság csökkentése	vasúti szállítás,
szárazföldi híd (a különböző kapuvárosok között)	hosszú távú konténer szállítás, globális kereskedelmi láncok folytatása	Észak-Amerika vasútvonalai, OBOR
Föld körüli (a kapuvárosok között, tengeri szakasszal kiegészítve)	integrált globális szállítási láncok	északi félteke kelet–nyugati közlekedési folyosója

9. táblázat: Hosszú távú szárazföldi folyosók

*Forrás: RODRIGUE, J.-P. 2017*

A vasút vonalhálózata Kínában egy olyan időben alakult ki, amikor a gyarmati uralom miatt a kikötőkkel való kapcsolat fontossága elsődleges volt és a vasútépítés nem az ország hálózatának fejlesztése érdekében történt. A kínai vasúthálózat az előző évszázadban nagyon ritka volt, azért a múlt század második felében a függetlenség elnyerése, majd a politikai nyitást követően kitűnt, hogy a vasút politikai jelentősége nagy, az ország fejlődésére nézve pedig akadályozó tényező lett. Kínában a vasúti kapacitások az igényekhez képest nagyon szűkösek. Még mindig nagyon sok szénérőmű van, melyek szénnel való ellátása rendkívül fontos vasúti feladat. Ez évente körülbelül 2 milliárd tonnás áruforgalmat generál csak a szénből. Ha a vasúti közlekedés akadozik, az az országos energiaellátásban is jelentkezik. A teherforgalom legnagyobbbrészt észak–dél irányú. A világ

vasúti forgalmának 25 százaléka Kínában zajlik, a világ vasútvonalainak mindössze 6 százalékán (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017).

A szállítási rendszer fejlesztése a modernizálódó Kína számára igen fontossá vált. A kínai vasúti hálózat hossza 1949-ben a Népköztársaság alapításakor alig 21 ezer km volt. A hálózat hossza 1968-ban már 53 ezer km-t, 2008-ban pedig 86 ezer km-t tett ki. 2016-ban a kínai vasúthálózat hossza meghaladta a 120 ezer kilométert, aminek 53 százaléka létvágányú és villamosított valamint 16 százaléka gyorsvasút.

Kína 10 millió km-es területe azt eredményezte, hogy a nagytávolságú személyszállításban a repülőgép lett az uralkodó közlekedési eszköz. A lakossága a keleti part menti területen koncentrálódik. Több, mint 50 olyan város van Kínában, aminek lakossága meghaladja a milliós lélekszámot. Ezek között viszont 100–1000 km-es távolságok a jellemzők. Ezen a távolságon az igen nagy és gyorsan növekvő közlekedési áramlásokat hatékonyan csak olyan tér- és energiatakarékos szállítóeszközökkel lehet lebonyolítani, mint a gyors vagy a nagysebességű vasutak.

Kínában, ahol 1990-óta megduplázták a hagyományos vasútvonalak hosszát, ahol megötszörözték a kétvágányú vasúti pályákat, ahol az elmúlt 10 évben a „semiből” építettek 20 ezer kilométernyi nagysebességű pályát, különösen élesen merül fel a vasúti áruszállítás logisztikája. Ma a vasutak, ha egyébként van választható közúti vagy vízi szállítási alternatíva, akkor körülbelül 200 km távolság felett versenyképesek a közúttal szemben és a 1000 kilométerig a hajózással szemben. A jellemzően rövid távú kő, cukorrépa, stb. szállítások kivételével ma a vasutak csak több száz kilométeres távolságra vállalnak fuvar. Ekkora távolságokon már nem lehet azt a korábbi gyakorlatot folytatni, hogy a termelőtől a fogyasztóhoz az árut közvetlenül elszállító vagonok visszafelé üresen tegyék meg az utat. Az üresjáratok minimalizálását úgy oldják meg, hogy a termelőktől az árut gyűjtőállomásokra, logisztikai központokba szállítják. Az egyes logisztikai központok között közlekednek menetrendszerűen a hosszú távú irányvonatok. Az irányvonat célállomásán, az ottani logisztikai központban osztják szét az egyes fogyasztók számára szállítandó árukat. Csak az egyes logisztikai központok és a feladók illetve a más logisztikai központok és a vevők között vannak csak üresjáratok, de a logisztikai központok között többnyire nincsenek (ERDŐSI F.).

A több országon áthaladó Új Selyemút vasúti korridor a pályák megépítése, azok finanszírozása mellett épp a forgalomszervezésben jelent

még kihívást a részt vevő országoknak (hagyományosan ugyanis a tengeri kikötőkben történt az áruk átadása illetve átvétele). Egyértelmű, hogy Kína a saját áruit szeretné eljuttatni a szárazföldön is Nyugat-Európába illetve Közép-Ázsiába (LI, X. – HU, B. eds. 2011). De azt látni kell, hogy senkinek nem érdeke hogy visszafelé a konténerek, a tehervagonok sok ezer kilométert tegyenek meg üresen. A szárazföldi fuvarozó vállalatok által az Európai Unión belül élvezett szabadságjogok – kabotázs és egyebek – Oroszország, Kazahsztán, Kína viszonylatában még nem működnek. A helyzetet bonyolítja, hogy ma már a logisztikai vállalatok komplex szolgáltatások nyújtására – például a háztól házig történő szállítás – megszervezésére törekednek. Ez például azt jelenti, hogy például a Deutsche Bundesbahn, ami Németországból szállít Kínába árut, az egészen a vevő telephelyéig szeretné eljuttatni azt. Ehhez viszont az kell, hogy a DB-nek a Kínában lévő szakaszra is meglegyenek a fuvarszervezési jogosítványai. Fordítva esetleg a kínai szállítmányozóknak is legyenek hasonló jogosítványaik Oroszországban vagy az Európai Unió területén.

Itt viszont egy jelentős változás várható a logisztikában, amit épp az Új Selyemút fog kikényszeríteni. A hagyományos külkereskedelmi forgalom 80 százaléka vízi úton zajlik. A tengerjáró hajókra való berakodás illetve az azokról történő kirakodás a tengeri kikötőkben természetes alkat és helyszínt biztosított az áruk átadására és átvételére. A nagy tengeri szállítmányozó cégek így nem voltak rákényszerítve arra, hogy számukra idegen országokban szervezzék meg a szárazföldi fuvarozást. Példának kedvéért a német Hamburg Süd is a német árut csak Sanghaj kikötőjéig szállította, ahol azokat átadta a kínai vevőjének. Onnantól, az áru átvételétől kezdve már a kínai vevő felelőssége az, hogy a megvásárolt árut vigye, elszállításáról gondoskodjon. Ezt már nyilván valamelyik kínai szállítmányozó végezte. A szárazföldi szállításban viszont nincsen ilyen kitüntetett pont. Míg a tengeri kikötők városai minden országban ipari és kereskedelmi központok, addig a most fejlődő kazah–kínai vagy kínai–orosz határvárosok nem azok. De az minden esetre biztosnak tűnik, ahhoz, hogy a megépülő vasúti útvonalon az áruszállítás nagy tömegben is zökkenő mentesen áthaladjon, ahhoz, mint a hardverhez a szoftvert, a piaci és a verseny szabályozást is meg kell alkotniuk a részes államoknak erre az útvonalra.

Kína 2008-ban egy közép- és hosszú határidős tervet dolgozott ki nagysebességű vonalhálózatának kiépítésére és a teljes vasúti



hálózatának 2020-ig történő modernizálására. A cél az volt, hogy a vasúthálózat kiépítési hosszúságát 120 ezer km-re növeljék, és ezen belül 2020-ig 12 ezer km nagysebességű vonalat létesítsenek. 2016-ra ezt már jelentősen túl is szárnyalták, hiszen 123 ezer km forgalomban lévő vasútvonal van és ebből 19 ezer km nagysebességű vasút.

A Középtávú Vasúthálózat Terve szerint a hálózat tengelyét adó négy észak–déli és négy kelet–nyugati korridort terveztek. A kelet–nyugati folyosók fontos célja az ország egész nyugati részének feltárása. A Kína középső és nyugati részét elérő vonalak célja az, hogy az ország ezen területei felé irányítsák az országon belüli migrációt, a falusi lakosságot a tartományi központok felé tereljék és a keleti, tengerparti parti övezet tehermentesíthető legyen. Az észak–déli korridorok a centrum térségen belüli közlekedési igényeket szolgálják ki és nem utolsó sorban Peking elérhetőségét javítják az ország minden részéből. A nagyon zsúfolt területeken az egyes nagyvárosok között még rövidebb nagysebességű szakaszokat is építenek hálózati, forgalmi okokból (LI, X. – HU, B. eds. 2011).

A kínai nagysebességű hálózat kiépítése során a következő célkitűzések álltak előtérben:

- ⊕ A több, mint 1,4 milliárd fős lakosság nagyszámú, rendkívüli mértékű utazási igényeinek kielégítése.
- ⊕ A különböző országrészek kiegyensúlyozott fejlesztése. A területi különbségek, beleértve az egy főre jutó jövedelmi, de az infrastruktúrával való ellátottságot jelző mutatókat, csökkentése.
- ⊕ Minden prefektúra bekötése az országos gyorsforgalmi út, autópálya, nagysebességű vasút hálózatába és egyidejűleg megteremteni a kapcsolatot az ország 3 legjelentősebb megalopoliszával Pekinggel, Sanghajjal és Kantonnal.
- ⊕ A sűrűn lakott nyugati parton kívüli különböző tartományok városainak, üzemeinek az agglomerációkkal történő gyors összekötése.
- ⊕ Egy energiahatékony és a lakosság széles köreiben megfizethető fizetési mód alkalmazása a motorizációs robbanás lehetőség szerinti mérséklése érdekében.

A nagysebességű vonalak Kínában történő kiépítése a következő fokozatokra osztható (BEIJING REVIEW):

- ⊕ A meglévő vonalakat korszerűsítik. A meglévő vasúti pályát 200–250 km/h-es legnagyobb sebességgel történő közlekedésre teszik alkalmassá. Ez többek között a pálya cseréje mellett a biztosító berendezések cseréjét és az összes szintbeli kereszteződés kiváltását jelenti alul- és feljárókkal. Az átépített és az új építésű vonalakon a legfeljebb 250 km/h sebességű közlekedés esetén a személyszállító vonatokkal együtt közlekednek a hagyományos, klasszikus távolsági személyvonatok, többnyire nappal. De közlekednek még 5000 tonnáig terjedő terhelésű lassú tehervonatok is (jellemzően éjszaka) vegyes vasútüzemben. Ez a német ICE vonalak többségének kiépítési módja. Valóban korszerűsítik a hagyományos vasútvonalakat ilyen módon, de nem ez a gyorsvasúti hálózat kiépítésének jellemző módja Kínában (ESZTERHAI V. 2006).
- ⊕ A forgalom gyors növekedése új, 250 km/h legnagyobb sebességre alkalmas pályák építését kényszeríti ki. Ezeken a vonalakon a nagysebességű forgalomnak nappal abszolút elsőbbsége van. A vonalakat korlátozásokkal éjszaka teherforgalomra is használják. A 250 km/h sebesség korlátozás amiatt szükséges, mert valamennyi prefektúra központ bekötése miatt, a vonatoknak viszonylag sűrűn kell megállniuk.
- ⊕ A kínai vasúthálózat gerincét a nyolc fővonal adja: 4 észak–déli, és 4 kelet–nyugati irányú, amelyek legalább 300–350 km/h sebességre lettek tervezve. A legnagyobb városok között építették ki a kizárólag távolsági személyforgalomra szolgáló új építésű vonalakat 350 km/h-ás sebességű közlekedésre alkalmas kivitelben. Ezeken a vonalakon közlekedő vonatok a kiinduló és végállomások közötti direkt forgalmat bonyolítják le. Nincsenek közbenső megállóhelyek, átszállási kapcsolatok, hiszen a több milliós lélekszámú nagyvárosok közötti közvetlen forgalom is akkora utasszámot generál, hogy a vonal megtérüléséhez szükséges utasszám így is megvan. Ez a francia TGV modellje. Az új építésű nagysebességű vonalak célja, hogy a forgalom nagysebességű korridorokban a távolsági személy- és teherforgalom egyidejűleg legyen megvalósítható egymástól elválasztott vonalakon. Az új, nagysebességű vonalakkal párhuzamosan a hagyományos vasúti pályák elsődlegesen, mint helyi és regionális személyszállítást lebonyolító tehermentesítő vasútvonalak állnak rendelkezésre, illetve ezeken bonyolódik le a teherforgalom. A nagy távolságú

személyforgalomnak a gyorsvasúti pályákra való áthelyezése a teherforgalom bővülése számára szükséges kapacitásokat szabadít fel.

- ⊕ A fővonalakat számtalan hagyományos, de napjainkban korszerűsített mellékvonal keresztezi, illetve halad velük párhuzamosan a régi építésű nyomvonalon. Ezek a többnyire áruszállításra is alkalmas regionális helyközi vonalak.

A távolsági személyszállító vonatok átlagos utazási ideje 10 év alatt több, mint a felével csökkent. Eddig több mint 19 ezer km nagy sebességű vonalat helyeztek üzembe. 12 ezer km hosszúságú vonal 350 km/h-ás vonatok közlekedésére alkalmas. 7 ezer km pedig 250 km/h sebesség elérésére (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017).



43. ábra: A vasúti Új Selyemút

Forrás: RODRIGUE, J.-P. 2017

A hatalmas mértékű kínai vasútfejlesztés jelentős keresletet eredményezett a világpiacon is vasércből, cementből és más építőanyagokból. Kínának a sínek, a különböző vasúti járművek és alkatrészek gyártásához olyan mennyiségben volt szüksége acélra, ami már a világ gazdaság szintjén

is komoly átrendeződést eredményez. Kína acéltermelő kapacitásai 2010 óta nagyobb volumennel bővültek, mint az Egyesült Államok teljes acélipara. 2006 óta lényegében a kínai infrastruktúra fejlesztések miatt emelkedik az acél és már alap- és nyersanyagok világpiaci ára.

A vasúti pályaudvarok a nagysebességű vonatok megálló helyei mellett a hagyományos vonatokat is kiszolgálják. Illetve ezek a pályaudvarok rendelkeznek a hagyományos városkapu funkciókkal, ahol a helyi közösségi közlekedési eszközök is rendelkezésre állnak. A kínai metropoliszokban a helyi és elővárosi közlekedést lebonyolító metróvonalakhoz és autóbuszokhoz optimális csatlakozásuk van. Az európai szemmel nézve elképzelhetetlenül nagy sűrűségű forgalmat bonyolítanak le. A nagyvárosi pályaudvarok a meglehetősen nagy szállítókapaacitású nagysebességű vonatok utastömegeire vannak méretezve. Egy kínai nagysebességű vonat szerelvényében a másodosztályú kocsiban egy sorban 5 ülés, az 1. osztályú kocsiban pedig 4 ülés található egymás mellett egy sorban. Egy nyolc kocsis szerelvény így több mint 600 férőhelyes. Két szerelvény összekapcsolásával már több, mint 1200 lesz a vonat ülőhely-kapacitása. A nagy forgalom és a zsúfoltság elkerülése miatt a helybiztosítás kötelező.

Kína joint ventures konstrukciókban számos országból vásárolt nagysebességű vonatokat. A vásárlási szerződésekben Kína és kereskedelmi partnerei megállapodtak arról, hogy az első sorozatokat a szállító cégek – Daimler–Benz/Siemens, Alstom, stb. – meglévő üzemében külföldön építik meg (DAIMLER BENZ 2017). A további sorozatok legyártása viszont már – off-set programok keretében – a kínai vállalatoknál történik. Kínában 2015 végén több mint 1000 nagysebességű vonatszerelvény volt üzemben. Kína már arra készül, hogy a saját maga által tovább fejlesztett szerelvényeket külföldre is exportálja majd.

Jelenleg Kína rendelkezik a leghosszabb nagysebességű hálózattal, mely még napjainkban is folyamatosan bővül. Tervek szerint az összes tartományi fővárost, prefektúra székhelyet 2020-ra nagysebességű vasút köti majd össze Pekinggel, Sanghajjal és Kantonnal. Tervek szerint az utazási idő pedig az összes tartomány fővárosából Pekingbe kevesebb lesz, mint 8 óra<sup>17</sup>. Jelenleg kb. 10 ezer kilométer nagysebességű vasúti pálya van

17 Megfontolandó ez a tervezési cél. Vajon mikor jutunk el oda Magyarországon, hogy a MÁV úgy fogalmazza meg a saját fejlesztési céljait illetve, hogy meg is valósítsa azokat, hogy Budapestről a legtávolabbi megyeszékhelyek is elérhetők legyenek 2 órán belül? Hazánkban nem 1000 km-es távolságokról van szó, csak 300 km-ről.

építés alatt. A jelenlegi tervek 2020-ra Kína 50 ezer kilométeresre tervezi bővíteni nagysebességű vasúthálózatát. 2016-ban 3500 km hosszúságú újonnan épült 350 km/h sebességre alkalmas vasúti pályát adtak át!<sup>18</sup> Ezt az egyébként is elképesztő teljesítményt akarják a 2020-ig hátralévő 3 évben megháromszorozni (CIA 2008).

Ezek után már nem az a kérdés, hogy Kína meg akarja, meg tudja-e építeni az Új Selyemút projektbe tartozó vasútvonalakat? Meg tudja építeni. A tervek szerint most még csak Ázsiában, Afrikában, Európában. Technológiája, pénze, rendelkezésre álló kapacitása van hozzá. A Kínán belüli fejlesztésekhez képest a külföldön egyenlőre tervezett beruházások nem tűnnek túl jelentősnek. Hatásaikban, a kínai termékek piacra juttatásában vagy épp a Kínának szükséges erőforrások megszerzésében nagyon is jelentősek lesznek (Li, W. 2016).

Ha viszont az Új Selyemút Kínában lévő vasúti szakaszait nézzük, akkor azok, akár az orosz, akár a mongol, akár a kazah határ felé vezetnek, akkor azok mind a 3 irányban a nagysebességű kínai vasutak lebutított verziói lesznek. A tervek szerint 250 km/h sebességre alkalmas és a teherforgalom által is használható pályákat építenek. A megfontolások mögött ott van, hogy ezek a vonalak mégis csak a teherforgalom számára épülnek elsődlegesen. De ma már nagy távolságra hagyományos vasúti pályát sem érdemes újonnan építeni. Marad a nagysebességű 250 km/h sebességre is alkalmas vegyes használatú pálya a kínai határállomásokig. A vonalakon majd átmenő áru és személyforgalom nagysága egyenlőre teljességgel bizonytalan. Emiatt egymástól elkülönített személyszállító nagysebességű vonalakat és tőlük elkülönülten tehervasutakat egyenlőre nem érdemes építeni.

A további fejlesztések lehetőségét az fogja meghatározni, hogy a volt Szovjetunió területén lévő államokban normál vagy széles nyomtávon épül majd tovább az Új Selyemút. Jelen pillanatban az tűnik valószínűnek, hogy Kazahsztán, Oroszország és Belarusz területén a széles nyomtávú, a helyi vasutakhoz illeszkedő pályákat építenek illetve korszerűsítene majd. A kínai befektetési és beruházási hajlandóságot nagyban befolyásolja majd, hogy a következő kérdésekre milyen válasz adható.

---

18 Magyarországon az Európai Unióhoz való csatlakozás óta, 13 év alatt, ennek a hosszának kb. a tizedét sikerült felújítani a Strukturális Alapok és a Kohéziós Alap támogatásainak felhasználásával, úgy, hogy a megcélzott legnagyobb sebesség ezeken a vonalakon mindössze 160 km/h.

1.) Melyik térség piacára szeretnének eljutni a kínaiak az Új Selyemúton? Az Európai Unió? Oroszország? Közép-Ázsia? Irán? Törökország? Afganisztán?

2.) Eljutási időt, szállítási díjakat, szállítási kapacitásokat, geopolitikai kockázatokat tekintve az Új Selyemút mennyire jelent alternatívát az Európa és Kína közötti tengeri kereskedelmi útvonalnak? Szállítási időt tekintve Sanghaj és Rotterdam között vasúton 14 nap a menetidő, míg az Afrika megkerülése nélküli, a Szezi-csatornán keresztül vezető útvonal 60 napot is igénybe vehet. A szállítási díjakat tekintve a vasúti szállítás ezen az útvonalon kb. 50 százalékkal drágább, mint a tengeri útvonalon. A tengeri és légi közlekedésben a költségcsökkentésnek és a rugalmas, a megrendelő igényeihez szabott díjszabásnak számos bevett formája alakult ki. Ez viszont nem mondható el a vasútról. Az elképzelhető, hogy gyorsan szállítandó, magas hozzáadott értékű és ebből adódóan a magasabb szállítási költségeket is elviselő termékek szállítására lesz valódi alternatíva az Új Selyemút. Alternatíva is lehet a tengeri útvonal – Szezi-csatorna, Bab-el-Mandab szoros – lezáródása esetén is.

Érdemes azonban azt is megnézni, hogy Kína a határain túl eddig milyen projektek finanszírozásába kezdett bele.

Moszkva–Kazany nagysebességű vasútvonal. A kínai vezetésű konzorcium 375 millió dollár értékben szerződött építési munkálatokra a Moszkva és Kazany közötti 770 km hosszúságú nagysebességű vasútvonal kiépítésénél. Az összesen 16,7 milliárd dollár költségű projekt révén a két város közötti menetidő 12 óráról 3,5 órára csökken. Kína számára a projekt jelentősége abban rejlik, hogy ezáltal részeseivé válnak az országukat Északról elkerülő Transz-szibériai vasútvonal modernizációjának. Ez a vasútvonal konkurrenciát is jelenthet, de integrálódhat is az Új Selyemút projektbe.

Khorgos–Aktau vasútvonal a független Kazahsztán legfontosabb kelet–nyugati vasúti tengelye a kínai határon lévő Khorgos és a Kaszpi-tengernél lévő Aktau kikötőváros között. Itt egyenlőre a 650 km hosszú vasútvonalat újítják fel. A 2,7 milliárd dollár keretből még a vasút gördülőállományát cserélik ki. A projektnek önmagán túlmutató jelentősége van. Kazahsztán egy az ország és a nemzet építése szempontjából is fontos kelet–nyugati irányú közlekedési folyosót kaphat. Kína meg Kazahsztánon keresztül egy olyan a Kaszpi-tengernél lévő kikötővárosba jut el, ahonnan



az Új Selyemút közlekedési folyosót egyaránt tovább lehet építeni

- ⊕ Volgográd–Moszkva–Szentpétervár irányába;
- ⊕ Donyeck–Kijev–Lviv–Krakkó–Berlin vagy Lviv–Budapest/Pozsony/Prága – Bécs/München irányába;
- ⊕ a Kaszpi-tenger nyugati oldalán Baku–Tbiliszi–Ankara–Isztambul irányába;
- ⊕ a Kaszpi-tenger keleti oldalán Teherán felé.

Kína–Kizrgizisztán–Üzbegisztán vasútvonalnak már 2016-ban el kellett készülnie. A kirgiz és az üzbég beruházások késedelme miatt azonban csúsztak a beruházások. Ez a vasútvonal lenne a tervezett afganisztáni vasúthálózat csatlakozási pontja. Illetve a Teherán felé vezető deli vasútvonal is erre csatlakozna. Itt azonban még szó sincsen az esetleges gyorsvasútként történő kiépítésről.

Khorgos kapuváros vasúti átrakodó központtal, logisztikai és ipari zónával. Eddig 600 millió amerikai dollárt fektettek be.

Transzázsia vasútvonal Khorgostól Kazahsztánon, Oroszországon, Belaruszon át Lengyelorszáig.

Vasúti kapcsolat Teherán felé.

2016-ban Oroszországon keresztül Kína és Európa között 73 ezer TEU konténert szállított az orosz vasutak. Ez 30 százalékkal több, mint 2015-ben volt. Miközben az orosz vasutak teljes konténerszállítási teljesítménye 95 ezer TEU volt. A 22 ezer egyéb TEU szállításból is 10 ezer az orosz–kínai áruforgalomhoz kötődött.

Az arányok érzékeltetésére azonban azt is hozzá kell tenni, hogy

- ⊕ az 1998–2000 között épített Post-Panamax, negyedik generációs konténer szállító hajók 4–5 ezer TEU-t képesek egyszerre szállítani,
- ⊕ a 2000–2005 között épített Post-Panamax Plus, ötödik generációs konténer szállító hajók 5–8 ezer TEU-t képesek egyszerre szállítani,
- ⊕ a 2000-óta épített New-Panamax, hatodik generációs konténer szállító hajók 11–14 ezer TEU-t képesek egyszerre szállítani. Ez több, mint a teljes kínai–orosz konténerforgalom.

2015-ben Európából Kelet-Ázsiába 6,8 millió TEU-t szállítottak. Kelet-Ázsiából Európába 14,9 millió TEU volt a forgalom. Ez persze nem csak azt jelenti, hogy több, mint 8 millió konténer üresen tért vissza Ázsiába.



Az Európa és a Kelet-Ázsia közötti forgalomnak a 0,34 százalékát sikerült 2015-ben Oroszországon keresztül a szárazföldi hídon keresztül szállítani!

### *Közúti közlekedés*

A közúti közlekedés, bár napjaink vezető szárazföldi áruszállítási ágazata, véleményem szerint aligha tölt majd fontos szerepet az Új Selyemúton. Túlságosan hosszú az út, amit meg kellene tenni Nyugat-Európa és Kína között. A Budapest és Peking közötti több, mint 7000 km-es út megtételéhez személygépkocsival is több, mint 100 óra menetidő kell megállások és pihenőidő nélkül. Ha egy sofőr és a szállítmányozó vállalkozás szeretné betartani a munkaidőre, a pihenőidőre, engedélyezett sebességre, stb. vonatkozó előírásokat, akkor egy irányban legalább 2 hetes menetidőre kell számolni. Nem megvalósíthatatlan, de egyenlőre nem is tűnik túl valószínűnek, hogy tömeges, akár évente 10 ezer kamionnyi rakomány tenné meg így az utat. A gépkocsivezetők számára is komoly megterhelés lenne egy ekkora út. A logisztikai cégeknek is túl nagy eszközlektetés lenne egy rakományért hetekre lekötni egy gépjárművet. De talán itt is nagyon komolyan esnek latba a járművekre, a gépjárművezetőkre, a piaci verseny feltételeire vonatkozó két- vagy sokoldalú megállapodások. Rendezni kellene a különböző technikai eszközök használatát, a gépjárművekre előírt műszaki szabványokat, a sofőrök munka idejét, a pihenőidőket, a vízumok, a vámkezelések, a kártérítések, a biztosítások szabályait, stb. Bár nincsenek kalkulációk rá, de nem lehet kizárni, hogy a járművekre, a járművezetőkre, a rakományokra megállapított biztosítási díjak lesznek olyan magasak, hogy teljesen gazdaságtalanná vagy épp lehetetlenné teszik az Új Selyemúton végig haladó áruszállítást.

Kínaugyanakkorabbanérdekl, hogy az Új Selyemút autópályaként, gyorsforgalmi útként is megépüljön. A nagy távolságok ellenére vannak olyan desztinációk, amik inkább csak közúton érhetők el bárholnan, vagy különösen Kínából. Ilyen országok: Pakisztán, Afganisztán, Irán, esetleg a transzkaukázusi országok. Az viszont nagyon is elképzelhető, hogy a megépülő közúti Selyemúton a maximum 2–3 ezer kilométeres hatótávolságú interregionális vagy nemzetközi kereskedelem zajlik majd az egyes országokon belül vagy a szomszéd országok között. Havária

esetén viszont jól jöhet, hogy a vasúti és a tengeri útvonal mellett lesz egy közúti alternatíva.

### *Légi közlekedés*

Alégi közlekedés lesz az Új Selyemúton a személyszállítás legfontosabb módja. Több ok miatt. A vasút ilyen távolságon már versenyképtelen. Már a vonatjegyek árai sem olcsóbbak ilyen távon, mint a repülőgépeké. Másrészt a vasúti közlekedés időigénye is nagyon nagy. A hivatásforgalomban egyáltalán nem tolerálják a több napos vonatozások okozta idővesztéseket. Másrészt a munkából élő alkalmazottaknak sincs annyi szabadságuk, hogy megengedhetnének maguknak kétszer egyhetes vagy legalább is 5–6 napos vonatozást, ha egyébként az utazásuknak nem az a fő célja. A vonat út alatt ráadásul csak a vonat étkező kocsija, hosszabb várakozások esetén esetleg a pályaudvarok üzletei, büféi állnak az utasok rendelkezésére élelem beszerzése céljából. Ez szintén növeli az utasok költségeit. A repülőutak és a vonatozás költségeinek összehasonlítására álljon itt néhány adat a jelenleg egyetlen referenciaként szolgáló Transzszibériai vasútvonal és a vele párhuzamosan közlekedő repülőjáratok költségeiről.

Moszkva	távolság km	menetidő vonattal óra	vonatjegy ára 4 ágyas fülkében egy irányban Ft	vonatjegy ára 2 ágyas fülkében egy irányban Ft	repülőjegy ára egy irányban Ft	repülőjegy ára retúr Ft
Irkutszk	5153	76	87000	160000	69000	100700
Vlagyivosztk	9259	147	111000	203000	78400	129300
Ulánbátor	6266	101	87000	128000	116000	154000
Peking	8961	132	128000	182000	90000	151000

10. táblázat: Utazás a Transzszibériai vasútvonalon

Adatforrás: 1000ÚT honlapja<sup>19</sup>

A verseny a vasút és a repülő között ezen adatok alapján eldőlni látszik a légi közlekedés javára. Ez utóbbi nem csak gyorsabb, hanem

<sup>19</sup> <http://regi.1000ut.hu/alt-transzvasut.htm> – 2017. 02. 28.

a jegyárai alapján az oda-vissza útra megvéve a repülőjegyeket még sokkal olcsóbb is. Moszkvából indulva az orosz városokba illetve Pekingbe olcsóbbak a legjobb áron megvehető repülőjegyek, mint a négyágyas hálókabíkkal felszerelt hálókocsokban. Emiatt az ekkora távolságon a vasúti személyszállítás megmarad a gazdag turisták egzotikus időtöltésének, ami semmiképpen sem tömegturizmus és nem a hivatásforgalom része. Berlinből indulva vonattal még plusz legalább egy napot – vagy önmagában 24 órás vonatozást – rá kell szánni az út megtételére.

Ha az Új Selyemút lehetséges légi útvonalait nézzük, akkor Európában a legforgalmasabb repülőterek illetve városok jönnek először szóba kapuként (WILTSHIRE, J. 2013):

- ⊕ London a Heathrow és Gatwick repülőterekkel;
- ⊕ Párizs a Charles de Gaulle és az Orly repülőterekkel (Frankfurt);
- ⊕ Amszterdam a Schiphol repülőtérrel;
- ⊕ Frankfurt am Main;
- ⊕ München.

	Peking	Sanghaj	Hong-kong	Szöul	Tokió	Szingapúr	Kelet-Ázsia	New York
London	3	3	8	3	4	6	27	20
Párizs	2	4	2	2	5	2	17	15
Amszterdam	2	1	2	2	1	2	10	6
Frankfurt	3	5	2	3	4	3	20	7
München	2	1	1	1	2	1	8	3
Összesen	12	14	15	11	16	14	82	51

*11. táblázat:* A közvetlen légi járatok napi átlagos száma Nyugat-Európa és a Kelet-Ázsia legfontosabb városai között New York-kal összehasonlítva  
*Adatforrás:* Az EDREAMS, a MOMONDO és a TRIPADVISOR honlapjai

Az adatokból az látszik, hogy a Nyugat-Európa és Kelet-Ázsia közötti légiforgalom nagysága egyenlőre meg sem közelíti a transzatlanti útvonalak forgalmát. Észak-Amerika városai közül csak New York szerepel (11. táblázat), ami kétségtelenül a legforgalmasabb csomópont. Hasonló nagyságrendű európai forgalmat bonyolít még Chicago, Atlanta, Los Angeles. New York európai forgalma harmadának–negyedének megfelelő forgalmat bonyolít le Boston,

Washington. Philadelphia, Denver, San Francisco, Houston. Újonnan olyan amerikai városok is bekapcsolódtak ebbe, mint Seattle, San Diego, Salt Lake City, Detroit, Minneapolis, Tampa, stb.

Európa és Kelet-Ázsia közötti forgalomban Európában kiemelkedő szerepet játszik London. Különösen fontosnak tűnik Londonnak 2 volt brit gyarmattal, jelenlegi dinamikusan fejlődő pénzügyi központtal Hongkonggal és Szingapúrral meglévő kapcsolatrendszerre. Szingapúr azonban az Ausztrália felé menő tranzitforgalmat is kiszolgálja. Ennek fényében még inkább elsöprőnek tűnik Hongkong fölénye az Európa és Kelet-Ázsia közötti kapcsolatokban. Az európai repülőterek forgalmát elemezve London, Frankfurt és Párizs szerepe kiemelkedő hozzájárulást, hogy a kelet-ázsiai forgalmukat jellemzően az üzleti utazások generálják.

Egyenlőre lényegesen kisebb szerepet játszanak ennél a Kelet-Ázsia felé csak az ezredforduló után nyitó európai repülőterek: Helsinki, Zürich, Prága, Bécs, Milánó, Róma, Madrid és Barcelona. Barcelona, Bécs és Róma is nagyon kedvelt desztinációi a kínai turistáknak. Helsinki korábban a Nokia-ra épülő hivatás és cargo forgalom miatt lépett be erre a piacra. Prága jellemzően a felesleges kapacitások miatt (WILTSHIRE, J. 2013).

A forgalom további növekedése azonban számos tényezőtől függ. Az IATA előrejelzései szerint a légitranszport nagyságának növekedése a következő tényezőktől függ elsősorban: életszínvonal (35), a népesség számának változása (17), a kereskedelem bővülése (35), a repülőjegy árak, piaci szabályozás (13 százalék) (WILTSHIRE, J. 2013). A IATA előrejelzései szerint a következő 20 évben a két legdinamikusabban fejlődő piac a kínai és az indiai belföldi légi közlekedés lesz. A várható éves növekedési ütem mindkét piac esetében bőven meghaladja a 10 százalékot. Ehhez képest a Kína és Európa illetve a Kína és Észak-Amerika közötti légi forgalom változása évente várhatóan 5–6 százalék lesz. Európa esetében azonban már több repülőtér – London Heathrow, Frankfurt – ma is kapacitás korlátokkal küszködik. Részint elérték a kifutópályáikon lebonyolítható le és fel szállások technikai lehetőséges maximális kapacitását, másrészt zajvédelmi okok miatt sem tudnak sem térben, sem az éjszakai időpontokban terjeszkedni. Európában erősen korlátozzák a repülőterek éjszakai forgalmát. Bár Londonban és Frankfurtban is terveznek egy-egy újabb kifutópályát,

de a kelet-ázsiai forgalom bővülése a jelenleg is jelentős kihasználatlan kapacitásokkal rendelkező repülőterek forgalmát növelheti meg, mint Madrid, Varsó, Helsinki vagy épp Budapest.

Európa és Kelet-Ázsia közötti forgalomban közvetítő szerepet játszik Moszkva a közbenső földrajzi elhelyezkedése miatt. A nemzetközi forgalomban is drágának számító Nyugat-Európa és Moszkva közötti repülőjegy árak és a korlátozottan nyitott orosz légipiac azonban korlátozza Oroszország lehetséges szerepét a két térség közötti légi forgalom bővülésében.

Más a helyzet azonban Törökországgal illetve Dubai-jal (WILTSHIRE, J. 2013). Mindkét ország a saját geopolitikai jelentőségét kívánja felértékelni a légi közlekedés – a nemzeti légi társaság és a legfontosabb nemzeti repülőtér – fejlesztésével. Törökországban a Turkish Airlines fejlődésének az alapját az ország 80 milliós lakossága, az évi 100 millió utas fogadására kiépített isztambuli Kemál Atatürk repülőtér adja. Ma már a társaság több, mint 150 célállomásra repül Észak-Amerikától Kelet-Ázsiáig. Dubai légitársasága az Emirates hasonló ambíciókat dédelget. Dubai szeretne a világ legforgalmasabb logisztikai központjává válni. Dubainak viszont Törökországhoz képest elenyésző nagyságú a népessége, önmagában arra nem tud építeni. Dubai komparatív előnyét a kőolaj bányászata, a kőolaj finomítás és az adja, hogy rendkívül olcsón tudja saját légitársaságának adni az üzemanyagot. A Közel-Keleten kívüli más repülőtereken elérhető ár minősze 10–15 százalékkért lehet Dubaiban kerozint kapni. Ez óriási költségelőnyt biztosít. Az Emirates ráadásul úgy kívánja a repülőterek kapacitás korlátait leküzdeni, hogy a legtöbb utast befogadni képes, kétszintes Airbus 380 repülőgépekkel látja el az interkontinentális járatait. De, ami a lényeg, mind a Turkish, mind az Emirates a Singapore Airlines üzleti modelljét követi, amikor a tranzitutasok tömegére építi a forgalmának és bevételeinek jelentős részét. Időszakosan például a London–Peking viszonylatra ez a 3 légitársaság adta/adja a legolcsóbb ajánlatokat. Az Új Selyemút a légi közlekedésben épp emiatt a 3 légitársaság miatt Délkelet-Ázsia irányába kiszélesedik.



44. ábra: Repülőtér klaszterek

Forrás: RODRIGUE, J.-P. 2017

Kínában a 3 legnagyobb forgalommal rendelkező repülőtér Peking, Sanghaj és Hongkong. Hagyományosan a legnagyobb nemzetközi illetve üzleti forgalommal, útvonalhálózattal rendelkező repülőtér ezek közül a Hongkongban található. Köszönhető ez részben annak is, hogy az 1980-as évek brit liberalizációs politikájának köszönhetően ez a piac minden más piachoz képest rendkívüli mértékben nyitott a külföldi légi társaságok előtt is. Növekedését, a forgalom bővülését azonban alapvetően korlátozza a helyhiány. Új kifizetési pályát már csak a tenger feltöltésével tudnak építeni. Peking és Sanghaj repülőtere elsősorban a belföldi forgalomra épül(t). Az ország belső méretei miatt a belföldi légiforgalom az igazán jelentős, amihez képest a külföldi forgalom másodlagos. A jelenlegi trendek alapján a pekingi repülőtér tartósan a legforgalmasabb belföldi és nemzetközi repülőtér. 2016-ban a pekingi repülőtér forgalma 94 millió utas volt, a hongkongi repülőtérnek 70 millió utasa volt, a sanghajinak 66 millió (WILTSHIRE, J. 2013). A kínai belső piac liberalizált, amin az állami légi társaság mellett működnek már a tartományok tulajdonában lévő illetve magán légi társaságok is. A piac növekvő járműigényét eddig a Boeing és az Airbus vásárlásokkal oldották meg. Most viszont már saját fejlesztésű és gyártmányú közepes utasszállító repülőgépe is van Kínának. Ennek európai engedélyeztetése jelenleg van folyamatban. Kína más országokkal eddig a bilaterális légi üggyel egyezmények alapján szabályozta a nemzetközi légi forgalmát, külföldi társaságok leszállási

engedélyeinek kiadását. Hongkong eddig kivétel volt a nemzetközi légi forgalom szabályozásában. Részben ezért is tudja betölteni Kína kapujának szerepét.

A Kínából induló nemzetközi légi forgalom fejlődése szempontjából kulcsfontosságú, hogy akár a két legnagyobb város és repülőtereik üzemeltetői vagy akár a többi tartományi székhely vezetői mennyire lobbiznak majd saját repülőterük nemzetközi forgalmának fellendítése érdekében a piac megnyitása mellett, a külföldi légi társaságok leszállási jogának kiterjesztéséért. A személy és az áruforgalom bővülése a nem túl távoli időben kikényszerítheti ezt a lépést (WILTSHIRE, J. 2013).

USA	Európai Unió	Kelet-Ázsia
1978-ban kezdődött a dereguláció	1992-ben kezdődött a dereguláció	szabályozott piac erős állami, tartományi tulajdonnal
alacsony népsűrűség és szétszórt városi központok	magas népsűrűség és koncentrált városi központok	szétszórt városi központok és erős tartományi koncentráció
nyitott égbolt és repülőterek	zsúfolt légtér és repülőterek	zsúfolt központi és alig használt regionális repülőterek
vasút alárendelt versenytárs, gépkocsi rövid távon versenytárs	nagysebességű vasutak közvetlen versenytársak, hagyományos vasutak alárendelt szerepben, gépkocsi rövid távon versenytárs	Japánban és Kínában a nagysebességű vasutak közvetlen versenytársak, a hagyományos vasutak alárendelt szerepben, máshol nincs verseny
nincsenek hűségprogramok és frekvenciált törzsutasok	hagyományos légitársaságoknál még vannak hűségprogramok és frekvenciált törzsutasok	gyorsan építik ki a törzsutas-programjaikat
árak transzparenssek	árak transzparenssek	árak nem összehasonlíthatóak
korlátozott szabadidő és jövedelemnövekedés	sok szabad idő, de korlátozott a jövedelmek növekedése	gyorsan növekvő jövedelmek, de kevés szabadidő

12. táblázat: A globális légiforgalom piacainak jellemzői

Forrás: RODRIGUE, J.-P. 2017



## Irodalomjegyzék

- ACEMOGLU, D. 2009: Introduction to Modern Economic Growth. – New Jersey: Princeton University Press
- BALME, S. – DOWDLE, M. W. (eds.) 2009: Building Constitutionalism in China. – New York: Palgrave MacMillan
- BARRO, R. J. – SALA-I-MARTIN, X. I. 2003: Economic Growth. – Cambridge–London: The MIT Press
- BRESLIN, SH. 2007: China and the Global Political Economy. – UK: Palgrave Macmillan
- BROADMAN, H. G. 2007: Africa's Silk Road. China and India's New Economic Frontier. – Washington: The World Bank
- CHEN, CH. 2009: China's Integration With the Global Economy. WTO Accession, Foreign Direct Investment and International Trade. – Cheltenham–Northampton: Edward Elgar
- CHIN, G. T. 2010: China's Automotive Modernization – The Party-State and Multinational Corporations. – Basingstoke–New York: Palgrave MacMillan
- CIA 2008: Global Trends 2025 report, November. – Washington: Central Intelligence Agency – [http://www.dni.gov/nic/PDF\\_2025/2025\\_Global\\_Trends\\_Final\\_Report.pdf](http://www.dni.gov/nic/PDF_2025/2025_Global_Trends_Final_Report.pdf)
- DAIMLER BENZ 2017: High Tech Report. – Stuttgart: Daimler Benz
- ESZTERHAI V. 2016: Kína nagysebességű vasúti közlekedése. – PAGEO, 10. 21.
- FLACHNER B. 2017: Kína gigászi útépítő projektbe kezd. – [www.index.hu](http://www.index.hu) – 2017. 02. 28.
- GÁL Z. 2010: Pénzügyi piacok a globális térben: A válság szabdalta pénzügyi tér. – Budapest: Akadémiai Kiadó, 775 p.
- GARNAUT, R. – SONG, L. – WOO, W. TH. 2009: China's new place in a World in crisis. Economic, Geopolitical and Environmental Dimensions. – Canberra: ANU E Press
- GERE L. – SIMIGH F. 2016: Válságban a tengeri szállítmányozás. – PAGEO, 10. 16.
- KORNAI J. 1989: A hiány. – Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó
- LI, W. 2016: Chinas Macroeconomic Outlook. – Quarterly Forecast and Analysis Report, September 2015. – Singapore: Springer
- LI, X. – HU, B. (eds.) 2011: China's New Deal. Economic Development under Financial Crisis. – New York: Nova Science Publishers

- LI, Y. 2015: Beyond Market and Government – Influence of Ethical Factors on Economy. – Berlin–Heidelberg–London–New York: Springer-Verlag
- LO, CH. 2010: China After the Subprime Crisis Opportunities in the New Economic Landscape. – New York: Palgrave MacMillan
- MENGKUI, W. (ed.) 2009: China in the Wake of Asia's Financial Crisis. – London–New York: Routledge
- MÉSZÁROS R. T. 2017: Kína magával ránthatja az egész világgazdaságot. – [www.index.hu](http://www.index.hu) – 2017. 04. 23.
- NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017: China Statistical Yearbook 2016. – Beijing: China Statistics Press
- OECD 2012: China in Focus: Lessons and Challenges. – Paris: OECD. – <http://www.oecd.org/china>, <http://www.oecdchina.org> – 2017. 02. 28.
- OECD 2017: Country statistical profile: China 2017. – Country statistical profiles: Key tables from OECD – Paris: OECD, ISSN 2075-2288
- PEACOCK, A. – WILLGERODT, H. (eds.) 1999: Germany's Social Market Economy: Origins and Evolution. – New York: Palgrave, MacMillan
- RODRIGUE, J.-P. 2017: The Geography of Transport Systems. – New York: Routledge
- SONGZUO, X. 2012: Searching for an anchor of the international monetary system. – A case study of RMB exchange rate
- THE BRICS & ASIA, INTERNATIONALIZATION, AND INTERNATIONAL MONETARY SYSTEM CONFERENCE 2012. December 10–11. – Hong Kong'
- WALTER, C. E. – HOWIE, F. T. J. 2001: 'To Get Rich Is Glorious!' China's Stock Markets in the '80s and '90s. – New York: Palgrave Publishers
- WILTSHIRE, J. 2013: Airport Competition. – AIRPORT COMPETITION V 1.2 IATA – IATA Economics Briefing 11
- WORLD ECONOMIC FORUM 2015a: Emerging Best Practices of Chinese Globalizers: Develop the Innovation Model. – Genf: WEF
- WORLD ECONOMIC FORUM 2015b: How Technology Can Unlock the Growth Potential along the New Silk Road. – Genf: WEF
- WORLD ECONOMIC FORUM 2015c: The Global Competitiveness Report 2015–2016. – Genf: WEF
- WU, ZH. 2009: China in the World Economy. – London–New York: Routledge

YANG, K. 2013: Capitalists in Communist China. – UK: Palgrave Macmillan  
ZHENG, Y. 2014: Governance and Foreign Investment in China, India, and Taiwan. – Ann Arbor: The Michigan University Press

Egyéb internetes források:

1000ÚT: – <http://www.1000ut.hu/>

ALPHALINER: – <https://www.alphaliner.com/top100/>

BEIJING REVIEW: – <http://www.bjreview.com/>

EDREAMS: – <https://www.edreams.com/>

GOOGLE MAPS: – <https://www.google.hu/maps/>

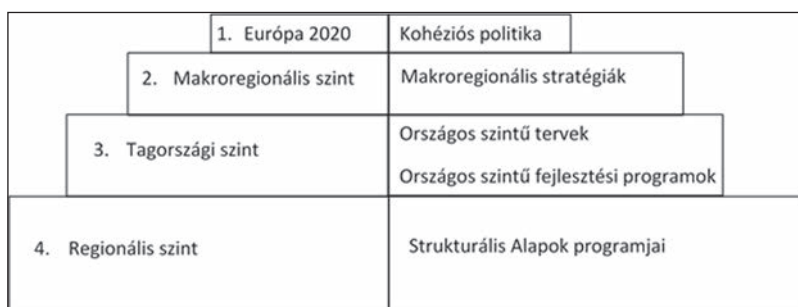
Momondo: – <https://www.momondo.co.uk/>

TRIPADVISOR: – <https://www.tripadvisor.co.hu/>

## II.6. Regionális gazdaságtani megfontolások a szárazföldi „Új Selyemút” kezdeményezés kapcsán

### Makroregionális programok térségi összefüggései

Az Európai Unió fejlesztéspolitikájában a helyi és regionális szintű témák egymásra épülését, a célrendszer és a megvalósítás szándékolt kapcsolatrendszerét a stratégiák, tervek és programok, a különféle támogatási keretek részeként megfogalmazott elvi, módszertani és értékelési követelmények tükrözik. A makroregionális stratégiák, mint a Balti-tengeri Stratégia vagy a Duna Stratégia makroregionális szinten (azaz az érintett térség országainak összessége szintjén) fogalmazznak meg fejlesztési célokat, melyek térségorientált megvalósítását az adott térségre vonatkozó fejlesztési programok szolgálják, de valamennyi, az adott térségben megvalósuló Európai Uniós fejlesztési program is hozzájárul az adott makroregionális stratégia megvalósításához. Elvben a helyi koordináció a regionális és helyi fejlesztési projektek összehangolásával, az országos szintű fejlesztési programok, akciótervek cél- és prioritás rendszere alapján történik, melyek az adott ország sajátosságaihoz illeszkedően a makroregionális és európai szintű stratégiák, programok, politikák cél- és prioritás rendszeréhez igazodnak.



45. ábra: A területi fejlesztési dokumentumok egymásra épülése az Európai Unióban  
 Forrás: EUSBR 2014, p. 23.

A közelítésmódból következően az európai és a makroregionális szintű stratégiákban, fejlesztési programokban konkrét térségek, települések előfordulása nem jellemző. A célok és prioritások többnyire ágazati vagy funkcionális jellegűek. Így például a kelet-közép-európai

térseget érintő stratégiák közül a Balti-tengeri Regionális Stratégia három fő célja a tenger megővéására, a régió kapcsolatrendszerének javítására és a jólét emelésére irányul, melyeken belül 10 részcélt emelnek ki. A Duna Stratégia négy pillére hasonlóképp a környezetvédelemre, az összeköttetésekre, a jólét növelésére és a régió megerősítésére irányul és 11 prioritási területet jelöl meg. Mindkét stratégia indító dokumentumában határozottan megjelenik a kapcsolatok fejlesztésével összefüggésben a keleti kapcsolatok fejlesztésének igénye, ami a Selyemút projekt szempontjából külön figyelmet érdemel. A Balti Stratégiában: „A régió egyben egy növekvő jelentőségű kapu Ázsia irányába, különösen a vasúti kapcsolatokat tekintve” (Commission of the European Communities 2009 p. 8.; a szerző fordítása). A Duna Stratégiában: „A régiónak – az Uniót az európai szomszédokkal, illetve Ázsiával összekötő jellegére tekintettel – alapvetően fontos szerepe van az EU többi külső politikájának támogatásában, összhangban az európai szomszédságpolitikával és annak regionális kezdeményezéseivel (pl. a keleti partnerség).” (EURÓPAI BIZOTTSÁG 2010 p. 15.).

Ez is utal a két régió közötti verseny kibontakozására, illetve a keleti irányú kapcsolatokhoz kötődő forgalomban az együttműködés, koordináció keretei megteremtésének fontosságára. És egy friss magyar vonatkozású hír: Az első közvetlen kínai tehervonat 2017. áprilisában megérkezett a MAHART Konténer Központ budapesti kikötői termináljára. A 650 méter hosszú szerelvény 41 szállítókonténerrel 17 nap alatt tette meg a közel 10 ezer kilométeres utat Kazahsztánon, Oroszországon, Fehéroroszországon, Lengyelországon és Szlovákián keresztül (MTI 2017). A hírben itt az útvonal érdemel figyelmet. Záhony és az ukrán szakasz – ami rövidebb lenne – elkerülése valószínűleg a kelet-ukrajnai bizonytalan helyzettel magyarázható. A konfliktus elhúzódása egyfelől megerősítheti ezt az északi irányt a magyar kelet–nyugati irányú forgalom hátrányára, másfelől felerősítheti a V4 országok észak–dél irányú összeköttetéseinek javítására irányuló törekvéseket. Ez a kerülőút egyben jelzés arra, hogy mennyire fontos az útvonal mentén az országok és országon belüli régiók szintjén a biztonság és a stabilitás biztosítása.

Ami a konkrét régióközi kapcsolatokat és a területi tervezést illeti a területi aspektus inkább „Horizontális Akciók”, azaz olyan keresztmetszeti prioritási szempontokként jelennek meg különösen a megvalósítással összefüggő feladatok meghatározása során, melyek érvényesítése az egyes

pályázatokkal szemben fogalmazódik meg követelményként. Mindkét makroregionális program részeként nagy hangsúlyt kapnak a határon átnyúló fejlesztési és együttműködési kezdeményezések. Az országokon belüli térségek pályázati lehetőségei alapvetően az ágazati, funkcionális célok elérését szolgálják azzal a feltételezéssel, hogy minden területi egységből érkező pályázat olyan problémák, feladatok megoldására irányul, melyek leginkább megfelelnek az adott térség sajátosságainak, ugyanakkor összhangban vannak a nagyobb területi szinteken megfogalmazott célokkal, és elősegítik azok megvalósulását. Az ilyen irányú tapasztalatok azonban meglehetősen vegyesek, ellentmondásosak. Ez különösen érdekes, ha az Európai Unió területfejlesztési politikájának tengelyét képező kohéziós politika általánosan elfogadott célja tükrében értékeljük az eredményeket, amire az EU rendszeresen publikált Kohéziós jelentései és a továbbfejlesztést szolgáló elemzések – a Barca-jelentéstől (BARCA, F. 2009) pl. a 2014–2020 közötti időszak kohéziós politikáját rendszeresen kommentáló cikkekig – is utalnak.

Az EU kohéziós politikájának középpontjában az európai régiók között a fejlődés, a növekedés és az életkörülmények színvonalában meglévő különbségek csökkentése áll. A régió fogalmát az európai dokumentumok igen tágan, sokféle értelemben használják. Többnyire azonban olyan területi egységekre vonatkoznak a megállapítások, irányelvek, fejlesztési célok és támogatási lehetőségek, amelyek valamilyen szintű közigazgatási hatósággal rendelkeznek. A kohéziós politika meghatározó kritériumrendszere a gazdasági fejlettségre és az EuroStat területi kategorizálására, ezen belül is kiemelten a NUTS 2 szintű régiók mutatóira épül. A gazdasági fejlettség erőteljes szerepe és a kohézió fogalmának egyszerűsítése a kiegyenlítődés kiemelésével azt eredményezi, hogy a kohéziós politika elsődleges súlypontja az egy főre jutó GDP különbségeinek mérséklésére irányul. Ennek az Új Selyemút mint gazdaságfejlesztési gondolat szempontjából azért van jelentősége, mert a regionális gazdaságfejlesztést, ezen belül is az elmaradottabb térségek felzárkózását helyezi középpontba a kohéziós célok elérése érdekében. Ez utóbbi szempont a régiók szintjén különösen a 2014 előtti kohéziós politikára volt jellemző, de számos eleme a 2020-ig terjedő programozási időszakban is érvényesül. 2014 után a gazdaságfejlesztés megmaradt a regionális politika tengelyében, de súlypontja eltolódott. Előtérbe kerültek az ágazati szempontok, a dinamikát biztosító szerkezetváltás, az innováció

feltételei. A nagyobb hatékonyság érdekében az erőforrások térbeli, időbeli és funkcionális koncentrációja szükséges, ami területileg a városi térségek előtérbe kerülésének kedvez.

A funkcionális régió fogalma, működési egységként történő lehatárolása inkább elméleti, tudományos munkákban vagy elsősorban az ágazati, természeti feltételekkel összefüggő területi irányítási, fejlesztési feladatok kapcsán jelenik meg. A nagytérégi funkcionálisnak tekinthető lehatárolások az európai térszerkezetre vonatkozó stratégiákban és azok háttérkutatásaiban megjelennek (ESDP, Kohéziós jelentések, ESPON). Az ezredforduló óta erősödnek a nagytérégi fejlesztési programok kidolgozására és megvalósítására, valamint az ezekhez kapcsolódó támogatási keretek megszerzésére irányuló törekvések (Az Interreg keretében: EUSBSR – Balti Régió Stratégia, EUSDR – Duna Stratégia, EUSAIR – Adria és Ion Régió Stratégia, Alpeshi Térség Stratégia; lásd EU INTERACT 2017). Sajátos funkcionális regionális tagozódások követhetők nyomon az Interreg transznacionális és határ menti térségekre irányuló programjaiban. Az országon belüli funkcionális térségek európai szintű elemzésére épül az ESPON keretében lehatárolt, különböző szintű funkcionális városrégiók rendszere (FUA). A városi térségekre irányuló kutatások eredményei fontos (de nem kizárólagos!) szerepet játszottak abban, hogy az EU regionális politikája mind határozottabban a városokra és városi térségekre orientálódik. Így látszólag a funkcionális régiók nagyobb hangsúlyt kaphatnak. A funkcionális szemléletre épülő térszerveződés azonban a projektek megvalósítása során a pályázatokban együttműködő partnerekre van bízva. Ez azzal is összefügg, hogy a funkcionális régiók meglehetősen ritkán rendelkeznek önálló hatósági jogkörökkel és intézményekkel, amelyek a támogatások pénzügyi bonyolításának nélkülözhetetlen feltételei.

A funkcionális régiók sajátos – és területfejlesztési szempontból fontos – szerveződési keretei lehetnek a különböző területfejlesztési társulások. Bár ezek alapját is a közigazgatás területi egységei képezik, az alulról építkező funkcionális alapon történő területi együttműködések megvalósulásához nagyobb esélyt kínálnak megfelelő együttműködési készség, a szükségesség felismerése és az együttműködési feltételek megléte esetén. Bár tartalommal történő feltöltődésük még fejleszthető, de ilyen jellegűek pl. az eurorégiók, EGTC-k vagy az országokon belüli kistérségi társulások stb.



A különböző területi szintek egymáshoz való viszonya a globalizáció térnyerésével, a transznacionális vállalatok és a gazdasági szövetségek, integrációk szerepének erősödésével egyre kritikusabb kérdéssé válik. A Barca-jelentés (BARCA, F. 2009) óta felerősödött az ún. „place-based” szemléletű (hely-alapú vagy a helyi erőforrásokra építő) fejlesztéspolitika. Ennek jeleként értékelhető az Európai Unió kohéziós politikájában a városi térségek fokozottabb kiemelése, és a régiók viszonylagos háttérbe szorulása a 2014–2020 közötti időszak indulásakor. A helyi fejlesztéspolitika keretében a helyi vállalkozói partnerség működése és a regionalizmus örökségének egyidejű érvényesülése kapcsán Jacob Salder három kritikus helyzetre hívja fel a figyelmet, melyek tágabb összefüggésben is megjelennek (SALDER, J. 2013). Az első abból adódik, hogy a helyi vállalkozások és tágabb értelmezésben a különböző helyi közösségek sokkal közvetlenebbül kapcsolódhatnak a helyi gazdasági irányításhoz. Ennek következtében – működőképes helyi demokrácia esetén – a helyi érdekek és szempontok, valamint a helyi számonkérhetőség, ellenőrzés határozottabban előtérbe kerülhetnek. Másodikként a nagyobb helyi autonómia lehetőséget kínál arra, hogy a helyi közösség a nagyobb területi szinteken előírányzott homogén, a helyi fejlődés számára irreális növekedési pályától eltérjen, mérsékelje a központi korlátok és ellenőrzés hatáskörét. Lehetőséget ad olyan helyi prioritások érvényesítésének, amelyek csak részben, erősen közvetve illeszkednek a nagyobb térségek stratégiáihoz vagy akár azoktól el is térhetnek. Ez vezet el a harmadik kritikus helyzethez, hogy az erőszakosan létrehozott regionális térből kiszakadva a helyi közösségek térbelileg önmeghatározó egységekké válnak, és a funkcionális térbeli kapcsolatok alapján formálják saját akcióterületet.

Magyarországon jól követhetőek a fenti stádiumok a kistérségek szerveződése nyomán. Bár 1989 után a helyi önkormányzatok jogi önállóságnagyobbteretkapott, eleinte a helyi önkormányzatok az önállóság lehetőségét inkább az addigi egyesülések szétszakítására használták fel, és a minden területi szinten alacsony kooperációs hajlandóság miatt a nagyobb területi egységek alulról történő szerveződése nem működött (ezért is kellett végül felülről irányított döntésekkel létrehozni a hazai NUTS2 szintű régiókat). A települések funkcionális kistérségekbe történő szerveződését részben a gazdasági hatékonyság követelménye, részben a kezdeti kistérség-fejlesztési politika indította meg. Ennek fontos jellemzője

volt, hogy ugyanaz a település sok esetben több kistérség része kívánt lenni. Ezt a sokszínű szerveződést állította meg a felülről történő irányítás a közigazgatási struktúra érvényesítése érdekében a fejlesztési pénzek elosztási mechanizmusán keresztül. A hazai történet fontos tanulsága, hogy a funkcionális szerveződések és a hierarchikus irányítási struktúra működési módjainak összehangolása nagyobb figyelmet érdemel, és a fejlesztési és működési források feletti önálló rendelkezés jogosultsága nélkül mindenféle jogi önállóság csak korlátozottan működőképes.

A helyi fejlesztéspolitika bármilyen önállósága esetén sem hagyható figyelmen kívül a nagyobb térségekhez való kapcsolódás. Ma már evidencia, hogy elszigetelt térségek, települések napjainkban már nem lehetnek működőképesek. Ennek figyelmen kívül hagyása ugyanolyan egyoldalú szemléletmód, mint a teljes elzárkózás vagy a hierarchikus felülről irányítottág kizárólagosságának érvényesítésére törekvés. A kulcs a különböző szintű térségek adottságainak megfelelő összhang, a kölcsönös bizalomra épülő stabil előrelépés feltételeinek biztosítása, valamint a tér tartályszerű értelmezéséről annak diverzifikált, relatív és erőforrásként történő értelmezésére épülő fejlesztéspolitika (CAPELLO, R. 2016).

Egy térség külső kapcsolataihoz való viszonya a területfejlesztésre tekintettel lévő közgazdasági elemzések régi problémája. A hatásokat alapvetően a közlekedés, az elérhetőség fejlesztésének következményeként elemezték Thüentől a központi helyek, a növekedési pólusok, a gravitációs modellek elméletein át az új gazdaságföldrajznak nevezett újabb irányzatokig. Hotelling már a XX. század elején utal arra a problémára, hogy a közlekedés elérhetősége nem csak az újonnan elért települések, térségek kifelé irányuló kapcsolatai szempontjából kedvezőek, hanem a külső környezet szereplői számára is új lehetőségek nyílnak az újonnan elérhető területeken (HOTELLING, H. 1929). Ezáltal a helyi szereplők saját környezetükben is új versenyhelyzetbe kerülnek a külső környezetükben már működő nagytérségi szereplőkkel szemben. Ez utóbbiak már élvezik – ha mást nem – a nagyságrendi hozadékból származó előnyöket, amivel könnyedén ki tudják szorítani az addig a helyi piacra orientált helyi szereplőket. Ezért Hotelling szerint a kisvárosok jobban tennék, ha az elérhetőséget gátló tényezőkért kampányolnának a jobb elérhetőség helyett, ha el akarják kerülni helyi piacaiknak a nagytérségi, nagyvárosi, globális piaci szereplők által történő előzölését.

Az elérhetőség nem csupán a közlekedési hálózatok kiépülésével, hanem a piacok különféle egyezmények révén történő nyitásával, a kommunikációs csatornák bővülésével is javul mindkét irányban, ami a tranzakciós költségek aszimmetrikus változásában jól nyomon követhető. A helyi szereplők számára azonban a XXI. század globális feltételei mellett nem az egyre erőteljesebb elszigetelődés, hanem a csatlakozási folyamatok részeként a nyitásra való felkészülés lehetőségének biztosítása a kulcskérdés. Ehhez olyan csatlakozási szabályok és kapcsolódási irányok kölcsönös elfogadása szükséges, ami hozzájárul egyfelől a helyi szereplők megerősödéséhez, az új körülményekhez való igazodásához, másfelől a közvetlen térségi piacokon a verseny és a kooperáció működőképességéhez, a helyi közösségeknek a helyi gazdaságban való érdekeltségének és ahhoz való kötődésének a kialakulásához.

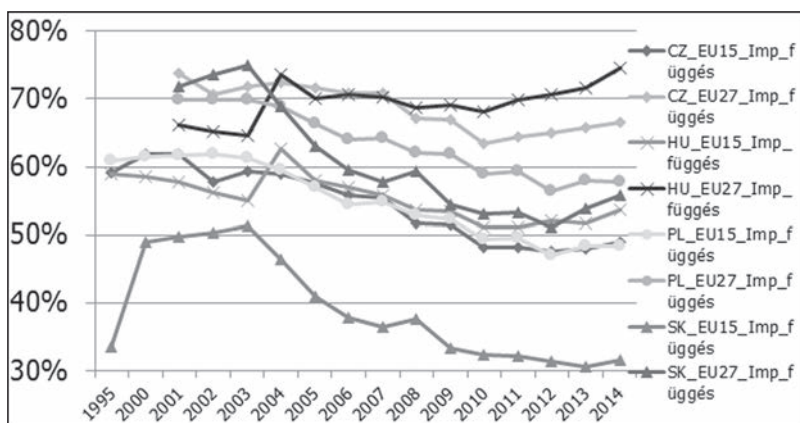
Ennek az elvi igénynek a gyakorlati megvalósítása, de még az elméleti hátterének a továbbfejlesztése is napjaink területfejlesztési kutatásainak egyik központi témája. A klasszikus észak-olasz minták mellett sajátos lehetőséget kínálnak az Európai Unió bővülésének utolsó fázisában és a kelet-közép-európai országok rendszerváltása során szerzett tapasztalatok.

A helyi gazdaság fejlesztését szolgáló közelítésmódok között az egyik irányzat a helyi erőforrások fokozottabb mozgósítására, a helyi innovációs folyamatok támogatására törekszik alapvetően a kis- és középvállalkozásokra koncentrálni. Ennek az EU és a makrorégiók szintjén is preferált irányzatnak a megvalósítás során jelentős veszélye, hogy a kereslet-vezéreltségről nem a relációs térben, hanem a tartályszerű térben gondolkodva szigetszerű zárt rendszerek jönnek létre, melyek hosszabb távon nagy valószínűséggel kudarcra vannak ítélve. Más irányú kockázatokkal terhelt fejlődési pálya az erőforrások szűkössége és/vagy erőteljes koncentrációja miatt a túlzott specializáció és rugalmatlan alkalmazkodóképesség. Az e problémák kezelésére törekvő helyi intelligens innovációs stratégiák (v.ö. LENGYEL I. 2010; Camagni 2016) a helyi innovációs környezet alulról, a participációra építő fejlesztése mellett tágabb, funkcionális térségi alapozásra is törekсенek. Csak így lehet ez a fejlesztéspolitika a lehetőségeket (így az Új Selyemútból adódóakat is) feltáró, offenzív jellegű.

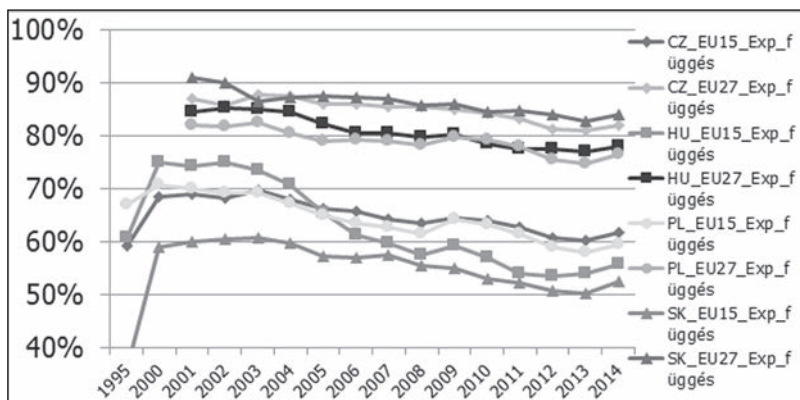
Egy másik közelítésmód a helyi gazdaság fejlesztésére a külső források bevonása, különböző transznacionális vállalatok egységeinek betelepítéséhez kapcsolódva tágran értelmezetten helyi

beszállítói hálózatok kiépítése. Ennek az EU által is elfogadott és alkalmazott módja, hogy előírja a késztermékben az adott térségben előállított részarányt, és ennek növelésére törekszik. Ha a beszállítók termszervezetében az értéklánc részeként egy vállalat végterméke dominál, akkor a térség fejlődése annak a vállalkozásnak a sikerességétől és fejlesztéspolitikájától függ. Mivel a függés kölcsönös, ezért a stabilitás érdekében mind a két fél számára előnyös lehet a diverzifikáltságra törekvés. Azaz a beszerzés több forrásból történjék, és a beszállítás több irányba legyen lehetséges.

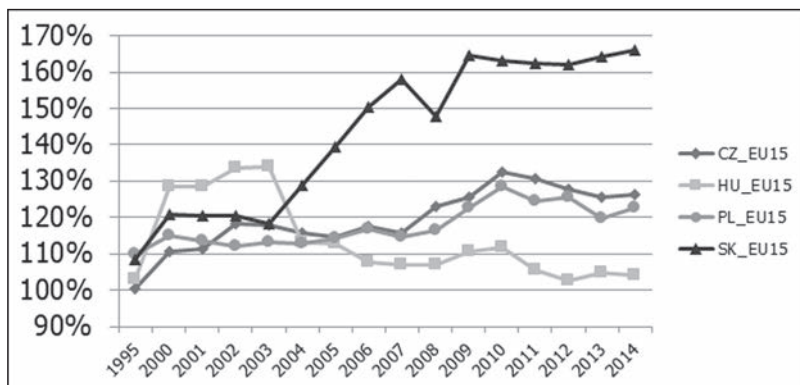
Országos szinten is a függési viszonyok sajátos alakulását jelzi, hogy például a Visegrádi Csoport országainak az EU 15-ökhöz való külkereskedelmi kapcsolatát az 1990-es években inkább az erősödő függés jellemezte (az összes forgalomból az adott ország-csoport részesedése alapján). A csatlakozás után a függés mértékének csökkenése tapasztalható, ezen belül azonban az exportfüggés csökkenése mérsékeltebb (46–48. ábra).



46. ábra: A V4 országok importfüggése az EU15 és az EU27 országoktól  
Adatforrás: a UN COMTRADE DATABASE adatai alapján a szerző számításai



47. ábra: A V4 országok exportfüggése az EU15 és az EU27 országoktól  
Adatforrás: a UN COMTRADE DATABASE adatai alapján a szerző számításai



48. ábra: A V4 országok EU15 exportfüggése az EU15 importfüggésükhöz viszonyítva  
Adatforrás: a UN COMTRADE DATABASE adatai alapján a szerző számításai

Figyelmet érdemel, hogy az EU15-ök súlyának csökkenése a Visegrádi Csoport országainak külkereskedelmében általában erőteljesebb a teljes EU27 súlyának változásánál. Ez a 2004-ben csatlakozott országokkal való kapcsolatok mérsékeltebb csökkenésére utal. Ugyanakkor az EU belső piacától való erős függést jelzi az exportfüggés magas (80 százalék körüli) aránya. Ennek enyhe csökkenő tendenciája némi külső nyitásra utal.

A kölcsönös függési viszonyokat más oldalról világítja meg, hogy az egyes országok fejlődésében a Kohéziós Politika keretében

kapott támogatások fontos szerepet játszanak, de az előnyök nem egyoldalúak. Julian Zawistowski számításai szerint a Kohéziós Politika megvalósítása érdekében az EU15 országok részéről a V4 országokban történt minden nettó egy € befektetés 61 cent EU15-ös többletexportot eredményezett. Németország esetében ez a többlet 125 százalék (ZAWISTOWSKI, J. ed. 2011 p. 5.).

A termékstruktúrából adódó függési viszonyokra mutat rá országos szinten az Új Selyemút Gazdasági Övezet mentén fekvő országok külkereskedelmében a kitermelési és nem kitermelési javak arányának vizsgálata. Ama országok esetében, melyek összes exportjában 1962 és 2014 között a termékexport legalább 35 százalékot tett ki átlagosan, és a nettó termékexport a bruttó külkereskedelmi forgalom (az összes export+import) több mint 5 százaléka volt, az energiaexporttól való függés dominált Tádzsikisztánt és Mongóliát kivéve, ahol a fémek exportjától való függés erős (13. táblázat).

ország	termék-export összesen	kitermelési javak		nem kitermelési javak		nettó termékexport
		energia	fémek	élelmiszer	nyersanyag	
Azerbajdzsán	76,7	73,2	0,7	0,8	1,9	35,9
Irán	81,5	78,9	0,6	0,4	1,6	41,4
Kazahsztán	70,5	53,3	11,7	4,3	1,3	35,5
Mongólia	59,2	4,6	35,6	1,9	17,2	12,4
Oroszország	60,5	50,3	6,6	1,0	2,5	34,0
Szaúd-Arábia	85,8	85,5	0,1	0,1	0,1	47,3
Szíria	54,3	45,8	0,1	2,7	6,2	8,2
Tádzsikisztán	63,4	0,0	51,6	0,2	11,6	21,5
Türkmenisztán	58,9	45,5	0,4	0,2	12,8	19,7

13. táblázat: Kiemelt országok termékexporttól való függése (termékexport az összes export arányában)

Adatforrás: IMF 2015, p. 88.



49. ábra: Kiemelt országok külkereskedelmi partnereinek koncentrációja  
 Forrás: UNITE honlapja<sup>20</sup>

Egy-egy ország függő helyzetét jól jellemzi külkereskedelmi partnereinek koncentrációja. A Herfindahl-index értékei mellett grafikusán is szemléletessé teszik a kapcsolatok egyoldalúságát az

<sup>20</sup> <https://unite.un.org/ideas/sites/unite.un.org.ideas/files/public/completed/comtradeBK/index.html#countryname> – 2017. 04. 10.



adott ország partnereinek exportban illetve importban való részesedése alapján képzett kumulált rangsora szerint rendezett korfaszerű oszlopdiagramok. A forgalom 80 százalékát képviselő országok száma diverzifikált országok esetén nagyobb. Minél kevesebb ország esik ebbe a körbe, annál erősebb a függés (49. ábra).

Az egyoldalú függési kapcsolatok átalakítása részben szerkezetváltási, részben a területi különbségek mérsékléséhez fűződő gazdasági növekedési feladat. Az EU kohéziós politikájának megvalósítása érdekében Kelet-Közép-Európa és a Balkán egésze, de egyes országai, régiói felzárkózásának az EU átlagához alapvető feltétele a növekedési ütemek oldaláról, hogy az érintett országok, régiók növekedési üteme a fejlettségbeli különbségüknél nagyobb arányban haladja meg az EU átlagos növekedését. Az adott időszak alatt történő felzárkózáshoz szükséges átlagos növekedési ütem kiszámítása a (2) képlet segítségével lehetséges, ahol

$KF$ : a felzárkózni kívánó régió (pl. Magyarország) mutatószáma (pl. GDP/fő),

$KS$ : az elérni kívánt térségi átlag (pl. az EU átlaga) mutatószáma (pl. GDP/fő),

$rS$ : a teljes térség (pl. az EU) növekedési indexe

( $rS = 1 + pS / 100$ , ahol  $pS$ : a teljes térség növekedési üteme százalékban),

$rF$ : a felzárkózni kívánó térség növekedési indexe

( $rF = 1 + pF / 100$ , ahol  $pF$ : a felzárkózó térség növekedési üteme)

$t$  a felzárkózás kívánatosnak vagy lehetségesnek tartott időszaka (év).

$$KF_{t=0} \times rF^t = KS_{t=0} \times rS^t \quad \rightarrow (1) \rightarrow \text{ahonnan}$$

$$KF_{t=0} / KS_{t=0} = (rS / rF)^t \quad \rightarrow (2)$$

Ennek alapján, ha az EU GDP/fő átlagának növekedési üteme a teljes felzárkózási időszakban 2 százalék/év, akkor a felzárkózáshoz 20 év kell a teljes időszak átlagában 4,2 százalék/év növekedési ütem mellett, és 40 év kell 3,1 százalék/év 40 éves átlagos növekedési ütem mellett. Azaz az ütemkülönbség az első esetben több mint kétszeres,

az utóbbi esetben másfélszeres. Minél rövidebb az utolérésre tervezett időszak, annál nagyobb tartós növekedési ütemkülönbséget kell tartani.

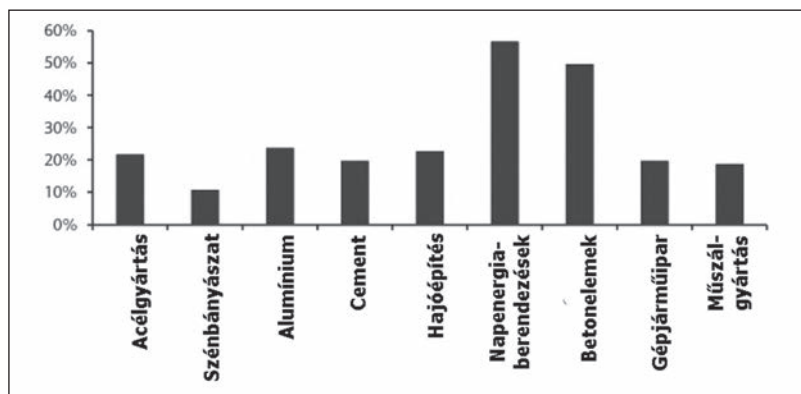
Ez csak a már említett erős függő helyzet átalakítása révén lehetséges. Ennek módja lehet a belső piacokra építő dinamika fokozása (aminek egyes országok mérete nagyságrendi korlátokat szab), vagy az EU-n belüli dinamikus nagytérségekhez (pl. V4-ek) fűződő kapcsolatrendszer fejlesztése. Ezek azonban – lévén az EU átlagát is alakító térségek – hozzájárulnak az elérendő cél fokozottabb növekedéséhez is, ezáltal a felzárkózás elhúzódik. A viszonylag gyorsabb felzárkózás az EU-n kívüli dinamikus térségekkel való kapcsolatok szorosabbra fűzése révén valósítható meg. Ebben játszhat szerepet Magyarország és az újonnan csatlakozott európai országok számára az Új Selyemút Gazdasági Övezet.

### **Az OBOR célrendszere, motivációi regionális szempontból**

Kína és India dinamikus növekedése döntő szerepet játszott abban, hogy a világgazdaság gravitációs központja erőteljesen eltolódott keleti irányba. Míg 1980-ban még az Atlanti-óceán nyugati medencéjében helyezkedett el, addig 2006-ra már valahol Teherán közelében volt. Ha az 1980 és 2008 közötti trendek folytatódnak, akkor 2050-re már délnyugat Kínában lesz, körülbelül ott, ahol az ipari forradalom előtt volt (DUNFORD, M. et al. 2016; TÓTH G. – NAGY Z. 2016). Kína elsősorban ázsiai, de világgazdasági szerepének erősítése érdekében 2013-ban hozta nyilvánosságra az általában „Új Selyemút” – One Belt One Road (OBOR), Yi Dai Yi Lu (YDYL) – néven hivatkozott nemzetközi gazdaságfejlesztési programját. Mivel tengelyében az infrastruktúra és az ipar fejlesztése áll, valamint megvalósítását segítő, az Ázsiai Infrastruktúra Beruházási Bankot is létrehozták, egyesek „Kínai Marshall Terv”-ként is említik, bár ahhoz viszonyítva sokkal nyitottabb (DURDEN, T. 2015). Ugyanakkor fontos mozgatórugó lehet a kínai gazdaság lassulásának érzékelése, a belső gazdaságszerkezeti és területi problémák kezelése, az átállás a kínálat-orientált fejlesztésre a kereslet-orientált fejlesztésről. Ez tükröződik a nyersanyagok csökkenő arányú importjában.

A kínai állami vállalatok jövedelmezősége és a beruházások növekedési üteme – a volumen növekedése ellenére – 2007 óta csökkenő

tendenciát mutat. Egyes iparágakban jelentős kapacitásfeleslegek jöttek létre (50. ábra). A tervezett fejlesztések hozzájárulnak ezek lekötéséhez, ezért az OBOR válságkezelési lépésként is interpretálható. (DURDEN, T. 2015).



50. ábra: Kapacitásfeleslegek a kínai iparban  
 Forrás: Bloomberg, idézi: DURDEN, T. 2015, p. 5.

Az OBOR regionális hatásainak kulcsfontja egyfelől az ágazati szerkezet és a külgazdasági kapcsolatok lokalizációjában, másfelől a kapcsolatok hordozójaként fejlesztendő infrastruktúra lokális hatásaiban van.

### *Az ágazati szerkezet regionális hatásai*

A kínai Kereskedelmi Minisztérium által kiadott befektetési kézikönyv (MINISTRY OF COMMERCE, CHINA 2014) részletes útmutatót tartalmaz a külföldi befektetésekkel kapcsolatos kínai szabályozásról, területi preferenciákról és a befektetéseket támogató regionális fejlesztési ügynökségek elérhetőségéről. A gazdasági és kereskedelmi miniszter az EU és Kína kölcsönös befektetési területei között kiemelte a mezőgazdaság, erdészet, tengervíz sóltalanítás, tengeri biogógyszerészet, környezetvédelmi iparok, megújuló energiaiparok, logisztika és turizmus fejlesztését (ZHANG, K. 2015).

Kínán belül az egyes régiók fejlesztésének preferált ágazatait, telepítési tényezőit részletesen elemzi a kézikönyv (MINISTRY OF COMMERCE, CHINA 2014). A kiemelt gazdasági térségek a következők:

⊕ China (Shanghai) Pilot Szabadkereskedelmi Zóna több főhatóság

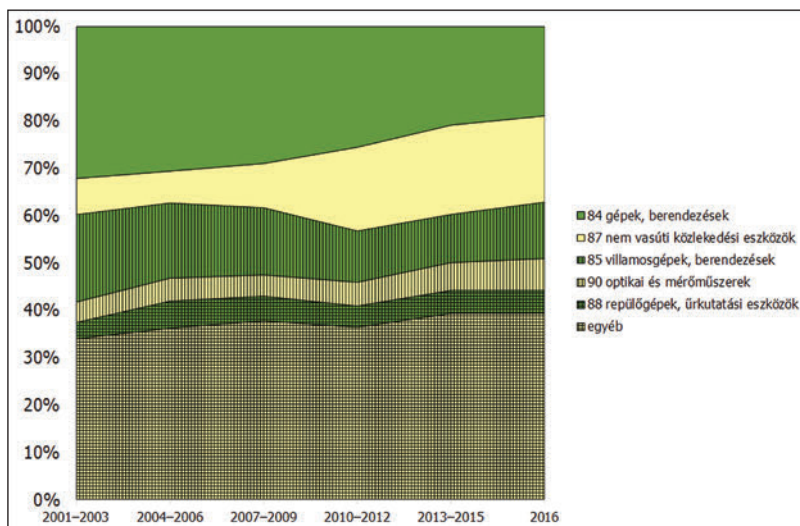
által nyújtott fejlesztéspolitikai kedvezményekkel.

- ⊕ Speciális gazdasági zónák: Shenzhen, Zhuhai, Xiamen, Shantou, Hainan Island, Kashgar. Ezekben központi és helyi fejlesztéspolitikai kedvezmények érhetők el.
- ⊕ Állami szintű új térségek: Shanghai Pudong New Area, Tianjin Binhai New Area, Chongqing Liangjiang New Area, ZhouShan Islands New Area, Gansu Lanzhou New Area, Guangdong Nansha New Area, Zhengzhou Zhengdong New Area. Ezek az új országos reform és ipari térségek kísérleti terepei az országos és a helyi fejlesztés támogatása érdekében.
- ⊕ Országos szintű gazdasági és műszaki fejlesztési zónák (210 db), határ menti gazdasági együttműködési zónák (15 db), high-tech iparfejlesztési zónák (105 db 2013-ban) szerte az országban.
- ⊕ Külön regionális fejlesztési politika irányul a külföldi befektetések vonzóvá tételére Kína belföldi központi és nyugati régióiban. Preferált szakterületek az infrastruktúra kiépítése, az erőforrás-fejlesztés, mezőgazdaság, vízvédalom, ökológia, környezetvédelem, közlekedés, energia, közműhálózatok, ásványi nyersanyagok, turizmus, K+F központok létesítése, szolgáltatások, kereskedelem fejlesztése stb. Sajátos regionális kedvezmény illeti azokat az újbóli befektetéseket, amelyekben a külföldi tőke aránya meghaladja a 25 százalékot a tőke-visszaforgatás ösztönzése érdekében.

A külföldi tőkebefektetéseket (FDI) kínai viszonylatban is erősen befolyásolja a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok, a K+F munkaerő elérhetősége, a beruházási politika preferenciái, az információs költségek, a GDP növekedése, az infrastrukturális ellátottság, az agglomerációs externáliák. Ez utóbbi három regionális szintű jelentősége az utóbbi években csökkenő tendenciát mutat Kínában. Noha továbbra is a parti területek vonzzák a külföldi befektetések zömét, a kormányzati politika, az olcsó munkaerő (bár a bérek területi különbségei a régiók szintjén csökkenő tendenciát mutatnak) (EIU 2014) és az infrastruktúra fejlesztése egyre vonzóbbá teszi a belső régiókat (WEI, Y. et al. 1999).

Az OBOR egyik kiemelt célterülete az Európai Unió. A kínai kormány először 2003-ban adta ki az Európai Unió és Kína közötti

átfogó stratégiai partnerségre vonatkozó politikai dokumentumát, aminek eredményeire építve, és az új körülményekhez igazodva 2014-ben egy újabb 5–10 évre szóló együttműködési programot hozott nyilvánosságra. A kezdeményezés visszhangra talált az EU-ban is. Több program részeként megjelenik az együttműködés és koordináció igénye, támogatása (EUROPEAN COMMISSION 2015). A Juncker-programnak Kína a legnagyobb nem EU-tag résztvevője (VALERO, J. 2015). A külkereskedelmi forgalom tükrében még jelentős fejlesztési lehetőségek vannak mindkét oldalon (51. ábra).



51. ábra: Az EU28 exportja Kínába  
Adatforrás: UN COMTRADE DATABASE honlapja

Regionális szempontból figyelmet érdemel, hogy az áruszerkezetben ma már mindkét oldalon az iparcikkek, elektronikai termékek dominálnak, de a robotoktól a teás-edényekig terjedő kínai exportban a játékok, könnyűipari és kézműipari termékek súlya még mindig jelentős. Ez különösen akkor szembetűnő, ha az európai import specializáltságát elemezzük, bár ekkor már az előzőekhez hasonló súlyt kapnak a gépjárművek, gyógyszerek, élelmiszerek és réz termékek. Az európai napelem-piacot szinte teljes egészében kínai cégek uralják. Ugyanakkor a kínai high-tech termékek előállításából és exportjából származó haszon jelentős részben amerikai és európai vállalatokat

gyarapít a termékláncon keresztül (MÉSZÁROS R. T. 2016). Másfelől az európai gyártók belső piaca szempontjából figyelmet érdemel az a kínai stratégia, hogy pl. az európai gépjárműpiacra történő betörés érdekében az észak-afrikai arab államokat, pl. Marokkót célozzák meg gyártóbázisként (GLOBAL RISK INSIGHTS 2017).

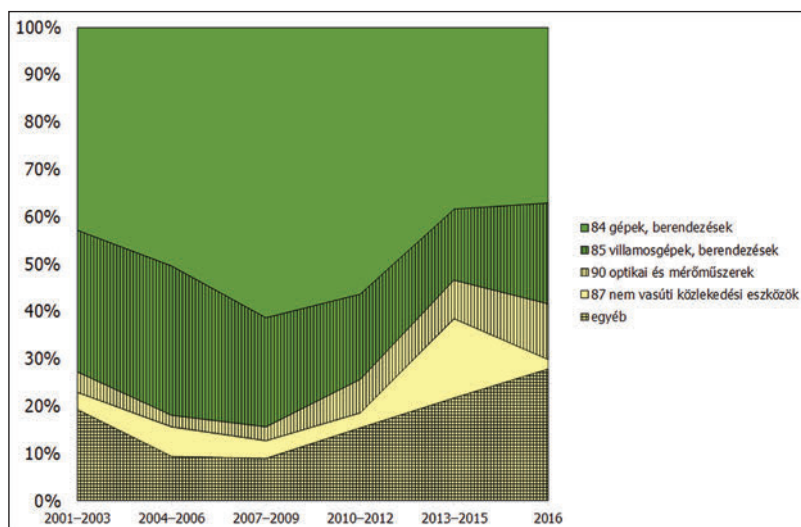
Az EU piacára történő beépülés fontos teszt-területének tekintik kínai befolyásos körök a kelet-közép-európai országok tágan értelmezett csoportját, melyeket az ún. „16+1” kezdeményezés országaiként<sup>21</sup> jelölnek. Kínai vélemények szerint néhány ország (főleg Magyarország, Szerbia) kivételével a térség országaiban a kínai jelenlét iránti igény csak időleges és pragmatikus (tőkehiány, a kínai export növelése, infrastruktúrafejlesztés) okokra vezethető vissza. Ráadásul egyesek az EU megosztására irányuló veszélyként is tekintenek erre a kezdeményezésre. Ezért a tartós és szélesebb körű együttműködés kialakulását – különösen az € megerősödése és az EU gazdasági helyzetének javulása esetén – kevésbé tartják valószínűnek ebben a térségben a jelzett források. Magyarország kiemelését a térségben az indokolja, hogy a kínai kapcsolatok fejlesztése beépült az ország gazdaságfejlesztési stratégiájába (KACZMARSKI, M. – JAKÓBOWSKI, J. 2015).

A kapcsolódó beruházások kettős ágazati regionális hatást váltanak ki. Egyfelől a beruházások helyszínén és a kapcsolódó térségekben hozzájárulnak a gazdasági szerkezetváltáshoz, a foglalkoztatás, az életkörülmények javulásához. Másfelől viszont a beruházások által létrehozott kapacitások módosítják a kialakult piaci versenyhelyzetet, megváltoztatva ezzel a termelésben eddig érintett térségek gazdasági lehetőségeit. Ez fontos tényezője pl. az EU belső piacát előzőleg uraló vállalkozások telephelyeinek érdekeit képviselő szereplők hozzáállásának.

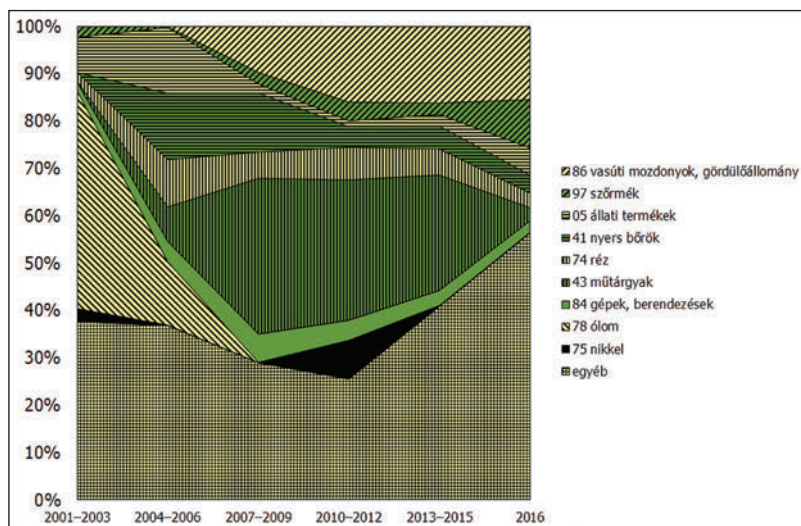
Magyar szempontból a külkapcsolatok áruszerkezete kedvezőnek mondható (52. ábra), bár területileg erősen koncentrált. A magyar exporton belüli súlyát tekintve az áruszerkezet erős hullámszerűségét és a nyersanyagok, fémhulladékok kiemelkedő jelentőségét mutatja (53. ábra).

21 Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Magyarország, Románia, Bulgária, Szlovénia, Horvátország, Szerbia, Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Albánia, Macedónia





52. ábra: A Kínába irányuló magyar export áruszerkezete  
Adatforrás: UN COMTRADE DATABASE honlapja

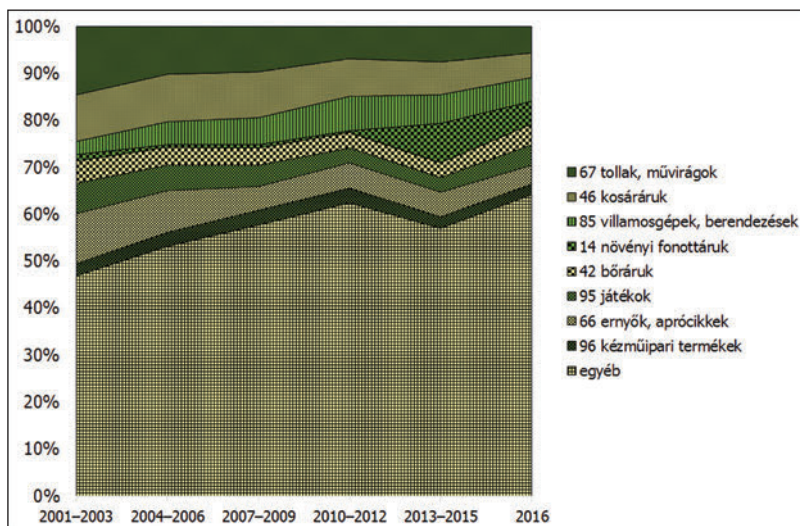


53. ábra: A kínai export súlya a magyar exportban  
Adatforrás: UN COMTRADE DATABASE honlapja

Az importszerkezet (54. ábra) részben a már tönkrement magyar könnyűipar hiányát pótolja a globális tendenciákkal összhangban,



részen az árszínvonal és a kínai áruházak láncolata révén a társadalom szegényebb rétegeinek ellátásában játszik szerepet. A kézműipari termékek a hazai kézműipar versenytársaiként még a „magyaros” termékek piaci szegmensében is ott vannak. Az importszerkezet és a hazai kínai befektetési szerkezet átalakulása azonban már megkezdődött, amit a kínai befektetésekben érintett cégek áttekintése is igazol (1. melléklet). Ez alapján jelenleg az ingatlanpiaci befektetések dominálnak hazánkban, ami területfejlesztési szempontból is figyelmet érdemel.



54. ábra: A kínai import súlya Magyarország importjában

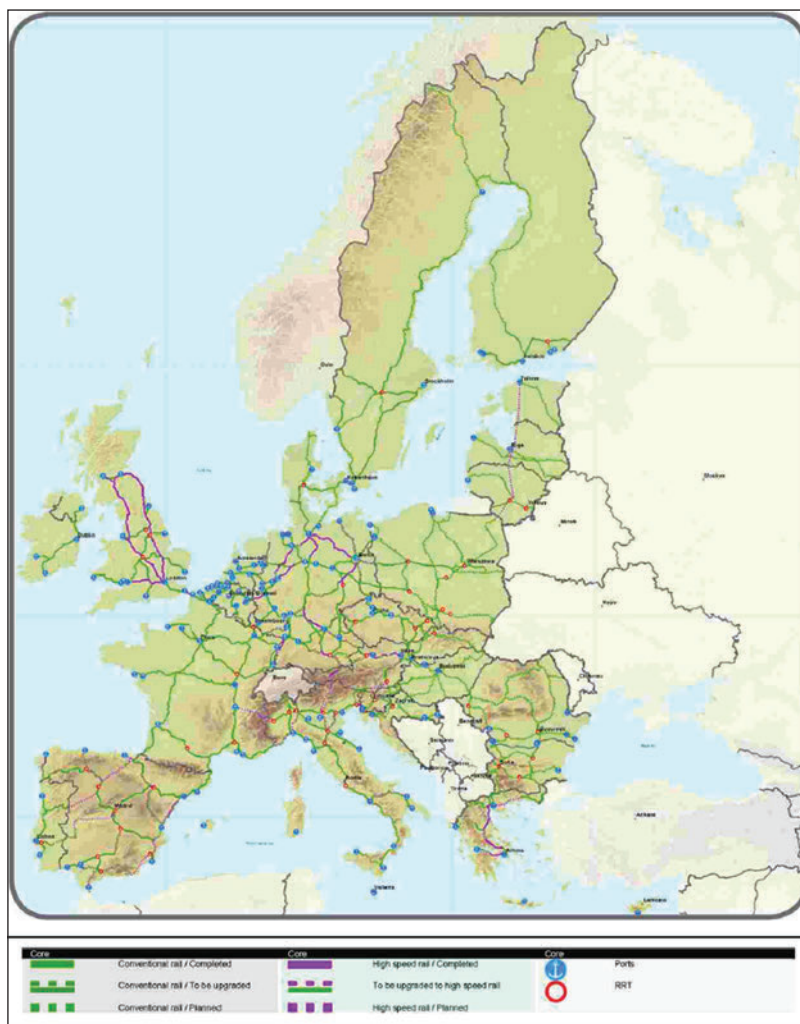
Adatforrás: UN COMTRADE DATABASE honlapja

## A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének hatása

Az OBOR másik fejlesztési főiránya, az infrastruktúra fejlesztése részben az ehhez szükséges kínai termékek és tudás exportját, részben olyan gazdasági folyosók fejlesztését szolgálja, melyekben a kínai kapcsolatok elérhetősége fontos szerepet játszik. Európa és hazánk szempontjából érdemes kiemelni, hogy a logisztikával összefüggő tevékenységek az EU GDP-jének mintegy 10 százalékát adják és 11 millió munkahelyet biztosítanak. A logisztikai költségek – melyek jelentős részét a szállítási költségek teszik ki – eléri a végtermékek költségeinek 10–

15 százalékát. Ha ehhez hozzávesszük, hogy az EU a világ késztermék külkereskedelmének csaknem 20 százalékát adja, és számos logisztikai világcég székhelye, akkor a közlekedés és más logisztikai tevékenységek fejlesztése kulcskérdés az EU számára, ami szorosan kapcsolódik az EU belső és külső fejlesztési politikáihoz (SCHLEWING, A. 2016). A két stratégiának tehát ez egy kiemelkedő találkozási pontja, amiben azonban jelentős ellenérdekek is ütköznek.

A területi fejlődés szempontjából a nagysebességű vasúthálózat fejlesztésének kiemelése különös figyelmet érdemel. Ennek kapcsán ugyanis a kínai és az európai vállalatok és technikák ütközése mellett a nagysebességű hálózatok fejlesztésével összefüggő regionális és helyi fejlődésre gyakorolt hatások gyakran háttérbe szorulnak.



55. ábra: Az európai törzshálózat vasúti teherszállítási, kikötői és vasúti–közúti terminál elemei

*Forrás:* REGULATION (EU) No. 1315/2013, p.27.

Az európai vasúti közlekedési infrastruktúra törzshálózatára vonatkozó követelmények (REGULATION (EU) No. 1315/2013, 39.cikk):

- ⊕ a pálya és a mellékvonalak teljes villamosítása;
- ⊕ a törzshálózat tehervonalain legalább 22,5 t tengelyterhelés, 100 km/h vonali sebesség és 740 méter hosszúságú vonatok működtetésének lehetősége;

- ⊕ az ERTMS teljes körű üzembe helyezése;
- ⊕ névleges nyomtávolság új vasútvonalak esetében: 1 435 mm, kivéve abban az esetben, ha az új vasútvonal ettől eltérő nyomtávolságú hálózat meghosszabbítása, továbbá nem kapcsolódik össze az Unió főbb vasútvonalaival.

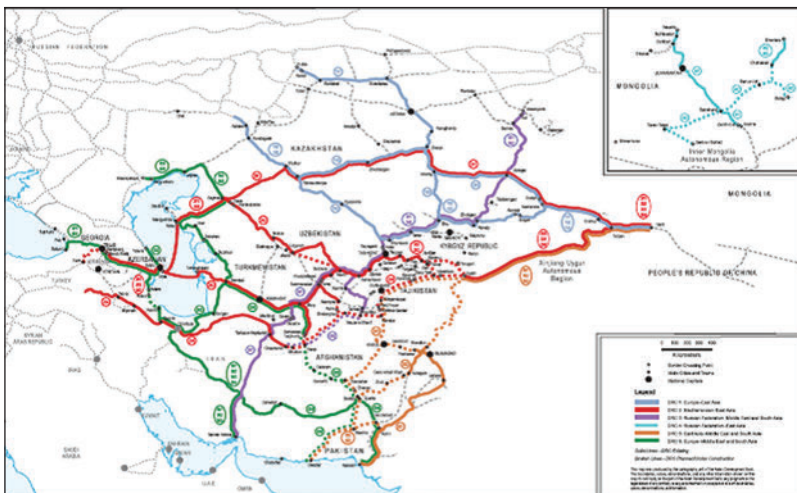
Magyarország az országon belüli hálózati kép alapján központi szerepet játszhat, de a külső hálózati elemekkel való kapcsolatokat is szemlélve az „Új Selyemút” lehetséges útvonalai inkább elkerülik az országot. Az ÉK–DNy irányú forgalom mellett a Fekete tengeri kikötőkből vagy Görögországból a Balkánon át érkező áruszállítási vonalak lehetnek relevánsak. A kikötői kapcsolatok azonban Trieszten vagy Rijekán keresztül kedvezőbbek a nyugat-európai országok elérhetősége szempontjából, de ez a vonal inkább ausztriai szakaszokon át szerepel a különböző kínai mérlegelésekben (POST-WESTERN WORLD 2015; RECONNECTING ASIA 2016).

A fejlesztés fő vonalait áttekintve Fleischer Tamás megállapítása ma is érvényes. Eszerint a kelet-közép-európai térség és a Balkán közlekedéshálózatának fejlesztését „máshol meghatározott hálózatok hatása” (FLEISCHER T. 2007 p. 365.) dominálja, azaz e térség hálózatának fő vonalai az EU 15 tagállamának elérhetőségét szolgálják, és a térségen belüli kapcsolatok csak másodlagosak. A tranzitútvonalak biztosítása a tranzitforgalomba való bekapcsolódást, az árumegállítást és hozzáadott érték előállítását még nem teszi lehetővé. Ráadásul az elérhetőség javulásával a térség adottságainak megfelelő és azok fejlesztését szolgáló térségi fejlesztéspolitika nélkül, a tőkehiány és a gazdasági potenciálokban meglévő differenciák kihasználásával a térség periférikus függő helyzete nem változik.

A kínai belföldi nagysebességű vasútépítési tervek eddig is rohamos tempóban valósultak meg, és 2016–2020 közötti időszak terve szerint 2020-ra minden tartományi fővárost és 500 ezernél népesebb várost nagysebességű vonallal kötnek össze. Ezzel a lakosság 90 százalékának ellátását biztosítják a vasúti személyszállítási vonalak két hálózati elemével: az egyik az országot átszelő, egymást keresztező vonalakból áll, a másik az intercity hálózatból, amely 10 városklaszter körül kiépülve gazdaságosabban szolgálja ki a fejlett, sűrűn lakott térségeket (CHEN, CH. – VICKERMAN, R. W. 2017 p. 151.). Az ilyen hálózati rendszerek

kiépítésében és működtetésében szerzett tudás és technika exportja az OBOR fontos részét képezi.

Az OBOR koncepció részeként nagysebességű hálózatok kiépítésével támogatják az ázsiai gazdasági folyosók fejlesztését és működését. Az utas- és árufogalmat egyaránt szolgáló, minimum 100 km/óra sebesség elérését lehetővé tevő nemzetközi vasúthálózat létrehozása összefonódik a vasúti műszaki innovációk és a kínai fejlesztésű, Kínában már működő technológiák exportjának ösztönzésével a nemzetközi együttműködés és verseny keretében. A megvalósításban kulcsszerepet játszik az Ázsiai Fejlesztési Bank.



56. ábra: A CAREC tervezett vasúti folyosói  
 Forrás: ASIAN DEVELOPMENT BANK 2017, p. 13.

folyosó	tervezett vasúti folyosó	összes hossz (km)	meglévő hossz		villamosított hossz		kétvágányú hossz	
			(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)
1) Európa – Kelet-Ázsia	101	3100	3100	100	1100	35	900	29
	102	3500	3500	100	1100	31	1900	54
	103	3700	3700	100	1200	32	1000	27
	összesen	7000	7000	100	2300	33	3000	43
2) Mediterráneum – Kelet-Ázsia	201	4200	4200	100	1000	24	800	19
	202	4600	4200	91	800	17	800	17
	203	4300	3900	91	800	19	800	19
	204	4900	3200	65	-	0	900	18
	összesen	12300	10000	81	1400	11	2000	16
3) Oroszország – Közép-Kelet és Dél-Ázsia	301	4100	4100	100	1200	29	1800	44
	302	3400	2800	82	1300	38	1300	38
	összesen	5400	4800	89	1300	24	1800	23
4) Oroszország – Kelet-Ázsia	401	900	900	100	-	0	0	0
	402	1400	200	14	-	0	0	0
	403	500	200	40	-	0	0	0
	összesen	2500	1100	44	-	0	0	0
5) Kelet-Ázsia – Közép-Kelet és Dél-Ázsia	501	3800	3100	82	300	8	1200	32
	502	3600	1500	42	-	0	0	0
	503	4100	1500	37	-	0	0	0
	összesen	7000	3100	44	300	4	1200	17
6) Európa – Közép-Kelet és Dél-Ázsia	601	2500	2300	92	300	12	800	32
	602	2100	1900	90	300	14	800	38
	603	3600	3600	100	100	3	600	17
	604	4000	3900	98	300	8	900	23
	605	4100	3300	80	-	0	400	10
	összesen	9600	8600	90	800	8	2000	17
mindösszesen		32400	25200	78	3900	12	7000	22

14. táblázat: CAREC tervezett vasúti folyosók: technikai jellemzők összefoglalása  
Adatforrás: ASIA DEVELOPMENT BANK 2017, p.41.

A tervszámokból hatalmas dimenziójú fejlesztés rajzolódik ki, ami mellett az Európán belüli vasútfejlesztésekben való közreműködéssel is számolni kell (pl. Budapest–Belgrád projekt). Az útvonal menti fejlesztések

földrajzi elemzése itt nem cél. Ehelyett a nagysebességű vasútvonalak regionális gazdaságtani elemzésének részeként a területfejlesztő hatások lehetősége állnak középpontban.

### *A nagysebességű vasútvonalak hatásai területfejlesztési szempontból*

A közlekedési módoktól függően a hálózatokhoz való csatlakozás kapcsolódási pontokon történik, ebből eredően a hálózatok használati lehetősége nem folytonos. A kapcsolódási pontok (vasútállomások, repülőterek, autópálya le- és felhajtók, kapukijárók) sűrűsége a kritikus meghatározó elem, ami részben a társadalmi, gazdasági igényektől és lehetőségektől, a hatékonysági kritériumoktól, részben a közlekedési eszközök technikai paramétereitől függ. Általában minél nagyobb sebesség elérése a cél, a csatlakozási pontok sűrűsége annál ritkább. A nagysebességű vasútvonalak csomóponti sűrűsége ennek megfelelően a vasút általános jellemzőinek megfelelő sűrűségnél ritkább. Ezért szükséges a ráhordó hálózati elemek párhuzamos fejlesztése a hálózat mentén.

A hálózati elérhetőség azonban kétoldali lehetőség, azaz a térség szereplői számára tágul a perspektíva, a külső szereplők számára működési terük szervezésének megváltoztatását teszi lehetővé. A belső szereplők részben helyi tevékenységeik számára könnyebben nyerhetnek új piacokat, részben mobilitásuk révén intenzívebben és nagyobb távolságokra kiterjedően kapcsolódhatnak a környezetükben folyó tevékenységekhez. Ennek kedvező folyamánya a térségen kívülről beáramló jövedelmek növekedése, és erre épülve a „nem-bázis” jellegű helyi tevékenységek piacának bővülése. Ugyanakkor kedvezőtlen folyamatokat indíthat el elsősorban az elvándorlást ösztönző tényezők megerősödése. Ez összefonódhat a külső szereplőknek a térség erőforrásaihoz való jobb hozzáférése miatt bekövetkező fokozottabb erőforrás kiáramlással. Más oldalról a külső szereplők megjelenése gazdagíthatja a térség gazdasági szerkezetét, többlet erőforrásokat is jelenthet. Ugyanakkor azonban a helyi szereplők számára helyben új versenytársakként is megjelenve kihasználhatják nagyságrendi és monopol helyzetükből adódó versenyelőnyeiket, elhódíthatják azok piacát, ellehetetlenítve működésüket.

A nagysebességű vasúthálózatok előnyeit nemzetközi tapasztalatok alapján nagyobb valószínűséggel használják és élvezik az üzleti és pénzügyi



szolgáltatások. Ezért az ilyen hálózatfejlesztés eredményeként egy régió gazdasági szerkezetének megváltoztatásához inkább ezek a szektorok járulnak hozzá, mivel más szektorok esetén az elérhetőség növelése és a szállítási költségek csökkenése sokkal egyenletesebben oszlik el (CHEN, CH. – VICKERMAN, R. W. 2017).

A nagysebességű kapcsolatok munkaerő-piaci hatásai inkább lokálisak, bár különböző elemzések ellentmondásos eredményeket hoztak. Kétségtelen, hogy növeli az adott központ adott idő alatti elérhetőségének távolságát, ezáltal tágítja annak vonzáskörétét, de a nagyobb sebesség biztosítása érdekében a ritkább kapcsolódási lehetőségek inkább az agglomerációkon belüli alközpontoknak, mint az agglomeráció valamennyi településének fejlesztési potenciálját növelik. Ez a hatás különösen felerősödik, ha a ráhordó hálózat fejlesztése elmarad vagy a modal-split (szállítási módváltás) bármely elemének költsége magas.

Angol hatástanulmányok is megerősítik, hogy az agglomerációkon belül a nagysebességű kapcsolatok inkább a munkaerő mobilitásának kedveznek, kevésbé segítik elő az üzleti vállalkozások betelepülését az érintett periférikus térségekbe. Ez a hatás még az olyan fejlett térségekben is, mint a londoni agglomeráció, nem járult hozzá a helyi gazdaságok fellendüléséhez, hanem a munkaerő, az erőforrások elszívásával a szuburbanizáció a perifériákon a lakóterületi dominanciát eredményezte. A folyamat szemléltethető a helyi keresetek és a helyi lakosok keresete közötti különbséggel (CHEN, CH. – VICKERMAN, R. W. 2017).

David Aschauer hívja fel a figyelmet arra, hogy amíg a közlekedés fejlesztése rendszerint a közszféra finanszírozásában történik, addig a termelékenység növekedése inkább a magánszférában jelenik meg (ASCHAUER, D. 1989). Ezzel mintegy kompenzálódik a magánszférának a közlekedési infrastruktúra fejlesztéséből való kiszorítása (crowding-out effect). Ide kapcsolódik az a kockázat, hogy a fejlesztések előzetes becslései általában nagyobb igénybevételt, teljesítményt jeleznek előre, mint ami megvalósul. Ennek tipikus következménye az a makroökonómiai kockázat, ami a pénzügyi költségek fedezése érdekében felvett hitelek miatt eladósodáshoz, adóemelésekhez vezet (CHEN, CH. – VICKERMAN, R. W. 2017).

Angol és kínai összehasonlító tanulmányok fontos tanulsága, hogy a nagysebességű összeköttetések hatásai erősen függenek az érintett térség társadalmi–gazdasági fejlettségétől, szerkezeti jellemzőitől. Egy fejlett

régióban (pl. Párizs–Brüsszel–Köln–Amszterdam–London) az érintett nagyvárosok és térségek konvergenciáját segítik elő. Ezzel szemben egy korábbi fejlődési stádiumban lévő térség esetén (pl. Kuangtung és a Gyöngy-folyó deltavidéke) a divergencia erősödött fel. Európában, ahonnan a posztindusztriális fejlődési folyamatok eredményeként a szekunder ipari szektor nagymértékben az iparosodó országokba települt át, a nagysebességű vasutak a szolgáltatásokban foglalkoztatott munkaerő és a szolgáltatások területi megoszlásának változását segíti elő aszerint, hogy rutinszerű vagy tudásintenzív tevékenységekhez kötődő szolgáltatásokról van szó. Emellett az egyórás utazási távolság növekedése nagyobb térség lakosságának ingázási hajlandóságát növelte, fokozva a lakóhelyek és munkahelyek területi elkülönülését.

Ezzel szemben az olyan kínai térségekben, melyek fejletteknek minősíthetők ugyan, az ilyen potenciális hatások gyengébbek. Erősebb a feldolgozóiparban és a szolgáltatásokban foglalkoztatottak területi munkamegosztásának elősegítése, de a napi ingázás gyakorisága nem növekedett az európaihoz hasonló mértékben. E mögött feltehetően a helyi közlekedés nehézségei állnak.

Az ipari városok bekapcsolása a nagysebességű vasúti hálózatokba azt eredményezte ebben a környezetben, hogy a feldolgozóipari üzemeket könnyebben decentralizálják a kisebb költségekkel történő működtetés érdekében. Eközben az irányítás a központban marad, és a menedzserek a nagysebességű hálózatot használják a vállalatban belüli és kívüli kommunikáció céljaira. A Jangce deltavidéken végzett felmérések szerint a nagysebességű vonalakon történő utazások 61 százaléka üzleti célú volt. Ezen belül 34 százalék vállalatban belüli, 66 százalék külső vállalati kapcsolatok létesítését szolgálta (CHEN, CH. – VICKERMAN, R. W. 2017).

Érdekes tapasztalat, hogy mind a nagysebességű vasúthálózat fejlesztésének egyik fő céljaként, mind az egyes érintett városok helyi fejlesztési stratégiában a kapcsolódó célok a városok közötti regionális gazdasági integráció elősegítését emelik ki. Ezzel szemben a valóságban a legtöbb város az együttműködés helyett versenyhelyzetének javítására, a többi város kiszorítására használja a megvalósult kapcsolatot.

Ez a tapasztalat különös hangsúllyal veti fel az „Új Selyemút” menti gazdasági tengelyek kapcsolatrendszerében a piaci viszonyok és a kooperációra épülő kölcsönös előnyök közötti összhang megtalálását az érintett térségi és települési szereplők között.

## Irodalomjegyzék

- ASCHAUER, D. 1989: Is public expenditure productive? – *Journal of Monetary Economics* 23 pp. 177–200.
- ASIAN DEVELOPMENT BANK 2017: Unlocking the Potential of Railways, A Railway Strategy for CAREC, 2017–2030. – Mandaluyong City. – <https://www.adb.org/documents/railway-strategy-carec-2017-2030> – 2017. 03. 11.
- BARCA, F. 2009: An Agenda for a Reformed Cohesion Policy, A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations. – Independent Report to DG Regio, April
- BLANCHARD, B. – CARSTEN, P. 2015: Hungary first European country to sign up for China Silk Road plan. – Reuters, június 6. (Reporting by Ben Blanchard and Paul Carsten; Editing by Kim Coghill) – <http://www.reuters.com/article/china-hungary-idUSL3N0YT01U20150607> – 2016. 12. 07.
- CAPELLO, R. 2016: *Regional Economics*. – London–New York: Routledge
- CHEN, CH. – VICKERMAN, R. W. 2017: Can Transport Infrastructure Change Regions' Economic Fortunes? Some Evidence from Europe and China. – *Regional Studies* 51 (1): pp. 144–160.
- DUNFORD, M. – AOYAMA, Y. – DINIZ, C. C. – KUNDU, A. – LIMONOV, L. – LIN, G. – LIU W. – PARK S. O. – TUROK, I. 2016: Area development and policy: an agenda for the 21<sup>st</sup> century. – *Area Development and Policy* 1 (1): pp.1–14.
- DURDEN, T. 2015: „One Belt One Road” May Be China’s ‘One Chance’ To Save Collapsing Economy, ZeroHedge. – <http://www.zerohedge.com/news/2015-06-08/one-belt-one-road-may-be-chinas-one-chance-save-collapsing-economy> – 2016. 12. 07.
- EIU 2014: Still making it. An analysis of manufacturing labour costs in China. – The Economist Intelligence Unit Ltd. – [https://www.eiu.com/public/topical\\_report.aspx?campaignid=ChinaManufacturing](https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=ChinaManufacturing) – 2016. 12. 07.
- EU INTERACT 2017: Transnational programmes and EU macro-regional strategies. What is the difference? – EU Interact Programme, 01.04. – <https://www.youtube.com/watch?v=n2s9OM0C850&feature=youtu.be> – 2017. 03. 21.
- EURÓPAI BIZOTTSÁG 2010: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók

- Bizottságának az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. – COM 715/4. – Brüsszel. – [http://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/2/a9/10000/com2010\\_715\\_danube\\_hu.pdf](http://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/2/a9/10000/com2010_715_danube_hu.pdf) – 2017. 03. 08.
- EURÓPAI BIZOTTSÁG 2011: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, Fehér Könyv. – COM 144, végleges. – Brüsszel, 3.28. – <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144> – 2017. 03. 21.
- EUROPEAN COMMISSION 2009: Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region. – COM 248 final. – Brussels. – [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com\\_baltic\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_en.pdf) – 2017. 03. 11.
- EUROPEAN COMMISSION 2011: Fehér könyv Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. – COM 144 végleges. – Brüsszel: Európai Bizottság
- EUROPEAN COMMISSION 2015: Factsheet on „EU–China Investment Cooperation”, EU–China High Level Economic Dialogue. – Beijing, 28/9. – [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/factsheet-eu-china-investment-cooperation\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/factsheet-eu-china-investment-cooperation_en.pdf) – 2017. 02. 06.
- EUSBSR 2014: A Beginner’s Guide to the Baltic Sea Region Strategy. – Stockholm: Swedish Agency for Economic and Regional Growth
- EUSBSR 2017: Annex to the Action Plan for the EU Strategy for the Baltic Sea Region, Ongoing and completed flagships for the EUSBSR. – Completed%20and%20ongoing%20flagships%20of%20the%20EUSBSR\_March2017.pdf – 2017. 03. 28.
- EY 2016: Ad-hoc audit of the application of the Regulation 2015/1017 (The EFSI Regulation). – Final Report, 14 November. – [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/ey-report-on-efsi\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/ey-report-on-efsi_en.pdf) – 2017. 03. 24.
- FLEISCHER T. 2007: Transzeurópai folyosók. A meglévők hosszabbítgatása vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? – In: GLATZ F. (szerk.): A Balkán és Magyarország. Váltás a külpolitikai gondolkodásban? – Budapest: MTA Társadalomkutató Központ – Európa Intézet pp. 365–379.

- GLOBAL RISK INSIGHTS 2017: Under the Radar: What's behind China's love affair with Morocco? – Global Risk Insights. – <http://globalriskinsights.com/2017/03/chinas-love-affair-with-morocco/> – 2017. 03. 27.
- HOTELLING, H. 1929: Stability in Competition. – The Economic Journal 39 (153): pp. 41–57. – <http://www.tcd.ie/Economics/staff/ppwalsh/papers/Hotelling.pdf> – 2017. 04. 06. – JSTOR URL: <http://links.jstor.org/sici?i=0013-0133%28192903%2939%3A153%3C41%3ASIC%3E2.0.CO%3B2-F> – <https://unite.un.org/ideas/sites/unite.un.org.ideas/files/public/completed/comtradeBK/index.html#countryname> – 2017. 04. 10.
- IMF 2015: World Economic Outlook, Adjusting to Lower Commodity Prices. – Washington: International Monetary Fund
- KACZMARSKI, M. – JAKÓBOWSKI, J. 2015: China on Central-Eastern Europe: '16+1' as seen from Beijing. – OSW Commentary, Centre for Eastern Studies 166. – <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-04-14/china-central-eastern-europe-161-seen-beijing> – 2016. 12. 07.
- LENGYEL I. 2010: Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák. – Budapest: Akadémiai Kiadó
- MÉSZÁROS R. T. 2016: Jönnek a kínai cégek, és mindenkit eltaposnak. – Index. – [http://index.hu/gazdasag/2016/08/25/jonnek\\_a\\_kinai\\_cegek\\_es\\_mindenkit\\_eltaposnak\\_uber\\_didi\\_kina/](http://index.hu/gazdasag/2016/08/25/jonnek_a_kinai_cegek_es_mindenkit_eltaposnak_uber_didi_kina/) – 2017. 03. 11.
- MINISTRY OF COMMERCE, CHINA 2014: Invest in China. – [http://www.fdi.gov.cn/1800000121\\_10000161\\_8.html](http://www.fdi.gov.cn/1800000121_10000161_8.html) – 2017. 03. 12.
- MTI 2017: First direct freight train from China arrives in Hungary. – <http://www.hirado.hu/2017/04/21/first-direct-freight-train-from-china-arrives-in-hungary/#> – 2017. 04. 21.
- POST-WESTERN WORLD 2015: OBOR: China's Pivot to Euroasia, Post-Western World. – <http://www.postwesternworld.com/2015/03/10/chinaspivoteurasia/> – 2017. 02. 06.
- RECONNECTING ASIA 2016: Competing Visions, Reconnecting Asia. – <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/competing-visions/> – 2017. 02. 06.
- REGULATION (EU) No. 1315/2013: Regulation (EU) No. 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU, The European Parliament and the Council of the European Union. – Official Journal of the

- European Union L 348/1. – [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2013.348.01.0001.01.ENG](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2013.348.01.0001.01.ENG) – 2017. 03. 10.
- SALDER, J. 2013: Redeveloping local economic strategy for the post-regionalist era: A contextual benchmarking approach. – *Local Economy: The Journal of the Local Economy Policy Unit* 28 (7–8): pp.752–769.
- SCHLEWING, A. 2016: Logistics Topics in H2020 in 2017, Policy background: Sustainable logistics from an EU transport policy perspective. – Info Day & Brokerage Event, 3<sup>th</sup> October. – European Commission. – <http://www.etp-logistics.eu/wp-content/uploads/2016/09/Transport-and-Logistics-H2020-13102016-ALICE.pdf> – 2017. 03. 22.
- TÓTH G. – NAGY Z. 2016: The world’s economic centre of gravity. – *Regional Statistics* 6 (2): pp. 177–180.
- VALERO, J. 2015: China uses Juncker Plan to boost involvement in Europe. – EURACTIV. – <http://www.euractiv.com/section/global-europe/news/china-uses-juncker-plan-to-boost-involvement-in-europe/> – 2016. 12. 07.
- VICKERMAN, R. – SPIEKERMANN, K. – WEGENER, M. 1999: Accessibility and Economic Development in Europe. – *Regional Studies* 33 (1): pp. 1–15.
- WEI, Y. – LIU, X. – PARKER, D. – VAIDYA, K. 1999: The Regional Distribution of Foreign Direct Investment in China. – *Regional Studies* 33 (9): pp. 857–867
- ZAWISTOWSKI, J. (ed.) 2011: Evaluation of benefits to the EU-15 countries resulting from the implementation of the Cohesion Policy in the Visegrad Group countries. – Final report. – Warsaw: IBS. – [http://ibs.org.pl/app/uploads/2016/07/IBS\\_Report\\_01\\_2011.pdf](http://ibs.org.pl/app/uploads/2016/07/IBS_Report_01_2011.pdf) – 2016. 10. 04.
- ZHANG, K. 2015: „One Belt One Road”: Its relevance to the European Companies. – <https://europeansting.com/2015/05/06/one-belt-one-road-its-relevance-to-the-european-companies/> – 2016. 12. 07.

Egyéb internetes források:

- INVESTMENT PROJECT INFORMATION DATABASE 1–2. – <http://project.fdi.gov.cn/>
- UN COMTRADE DATABASE: – <https://comtrade.un.org/data/>
- UNITE: – <https://unite.un.org/>

**Melléklet**

megnevezés	település	ágazat
APICON Zrt. Capitalization, Apicon Kft, Acryltechnika Kft. Dömöcsök Béla	Biatorbágy	mezőgazdaság, erdészet
APICON Zrt. Capitalization, Apicon Kft, Acryltechnika Kft. Dömöcsök Béla	Biatorbágy	mezőgazdaság, erdészet
ABC Animal Bone bioChar: franchise business repl, Terra Humana Kft.	Polgárdi, Kajászó	mezőgazdaság, erdészet
Medical Wellness Center development in Hajdubosz	Hajduböszörmény	ingatlanpiac
3* Congress Hotel	Hévíz	ingatlanpiac
Zala Springs Golf Resort	Zalacsány	ingatlanpiac
Concrete pipe		feldolgozóipar
Slopmax – Zero waste technology for cleaner drill	Budapest, Biatorbágy	egyéb
Dispomedicor – Cannula and needle production	Debrecen	feldolgozóipar
Flike – Electric (hybrid) multicopter for hassle	Budapest	egyéb
Water&Soil	Budapest	víz- és talajvédelem
Venterfor Wind Park Projects	Fertőd	egyéb
3 BIO – Bioethanol, Biogas And Biomass Plant	Gödöllő? Dombóvár?	feldolgozóipar
Innovative plasma-catalytic odour removal techno	Budapest	egyéb
Budapalota Office BuildingBudapalota	Budapest	ingatlanpiac
Bern Palace	Budapest	építőipar
Budapest Airport Cargo City – Airport developmen	Budapest	ingatlanpiac
Inspiredgarden	Budapest	ingatlanpiac
4*Branded Lifestyle Select – Service Hotel	Budapest	ingatlanpiac
Saloc International Spa and Golf Resort	Egerszalók	ingatlanpiac
Hotel Arboretum	Harkány	ingatlanpiac
Premium Health Park Kapuvar	Kapuvár	ingatlanpiac
Innomed – Innovative Medical Products	Budapest, Esztergom	egyéb
Dozsa Office Complex - Landmark office buildingD	Budapest	ingatlanpiac



megnevezés	település	ágazat
Lifechair – Safety aircraft chair		egyéb
Pirolisis Project – Waste tyre recycling	Győr, Balatonfűzfő, (5 új üzem 5 éven belül)	
End of life tyre recycling/waste based fuel prod, Homatech Kft.	Százhalombatta, +???	
Scarbantia HotelScarbantia	Sopron	
EcoDome Office building The Living Office	Budapest	
Heviz Mansion Medical & Spa Hotel	Hévíz	

*1. melléklet: Kínai befektetések Magyarországon*

*Adatforrás: INVESTMENT PROJECT INFORMATION DATABASE 1 honlapja<sup>22</sup>*

<sup>22</sup> [http://project.fdi.gov.cn/sinfo/s\\_2\\_0.html?q=field39=outward\[spc\]investment\[spc\]project;field19^Canada;&r=&t=ichk=0&starget=1&style=1800000091-2-10000120](http://project.fdi.gov.cn/sinfo/s_2_0.html?q=field39=outward[spc]investment[spc]project;field19^Canada;&r=&t=ichk=0&starget=1&style=1800000091-2-10000120) – 2017. 03. 12.

ország	projektek száma
Lengyelország	97
Bosznia-Hercegovina	77
Lettország	29
Bulgária	25
Németország	14
Ukrajna	7
Írország	5
Albánia	4
Litvánia	4
Spanyolország	2
Svédország	2

2. melléklet: Kínai befektetések Európában

Adatforrás: INVESTMENT PROJECT INFORMATION DATABASE 2 honlapja<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> [http://project.fdi.gov.cn/sinfo/s\\_2\\_0.html?q=field39=outward\[spc\]investment\[spc\]project;field19^Canada;&r=&t=ichk=0&starget=1&style=1800000091-2-10000120](http://project.fdi.gov.cn/sinfo/s_2_0.html?q=field39=outward[spc]investment[spc]project;field19^Canada;&r=&t=ichk=0&starget=1&style=1800000091-2-10000120) – 2017. 03. 12.

## II.7. Az Új Selyemút, mint fejlesztéspolitikai tényező

### Bevezetés

Magyarország rendszerváltoztatás utáni fejlesztéspolitikájában és területfejlesztésében végig az Európai Unió képezte a fő igazodási pontot. Ez az előcsatlakozási támogatások megjelenésével, majd a Kohéziós Politika tagállami kereteinek megérkezésével csak fokozódott. Mindeközben a hazai támogatáspolitikai leépült, ill. az európai uniós törekvésekhez kapcsolódott. A kínai Új Selyemút kezdeményezéssel egy Európán kívülről kiinduló intézményesített fejlesztési rendszer hatása is megjelent, mely hazánk számára is számos téren jelentős változásokat hozhat.

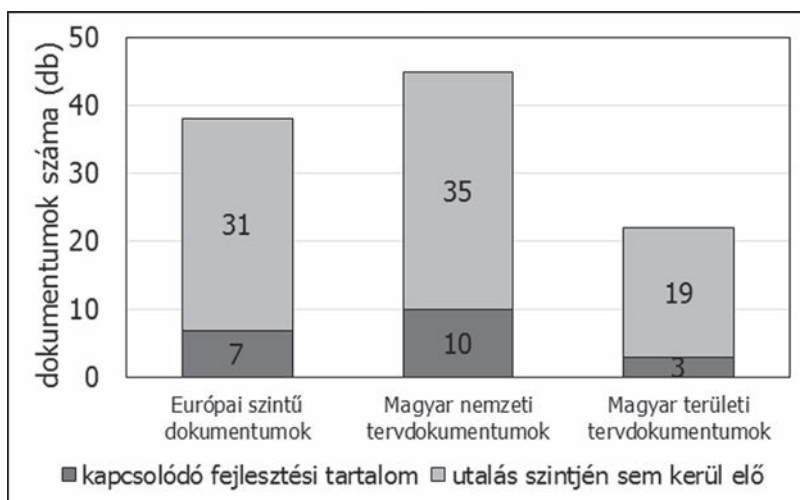
Hogyan fogadja a mai európai és hazai fejlesztéspolitika ezt a kezdeményezést? Milyen hatásai lehetnek az Új Selyemút fejlesztéseknek a hazai társadalmi–gazdasági fejlődésre? Tanulmányunkban ezekre a kérdésekre próbálunk érdemi választ adni. Munkánk során fontos szempont volt, hogy mind a tudomány, mind pedig a fejlesztéspolitika számára hasznos információkat nyújthassunk. Tanulmányunkban megvizsgáljuk az Új Selyemút kezdeményezésben közvetlenül vagy közvetett módon érintett hazai és nemzetközi (főleg európai uniós) tervdokumentumok tartalmát, azonosítjuk és értékeljük azok témához való kapcsolódását. Ennek keretében Közép-Európa és különösen Magyarország szempontjából elemezzük a kezdeményezés fejlesztéspolitikai és területfejlesztési lehetőségeit.

Jelen tanulmány kutatása a vonatkozó szakirodalmak feltárása mellett alapvetően dokumentumelemzésekre támaszkodott. A kutatócsoport közel száz hazai és nemzetközi érvényben lévő tervezési és fejlesztési dokumentumot dolgozott fel (*3. melléklet*). A vizsgálat tárgyai között előfordultak a Selyemút kezdeményezés hivatalos bejelentése előtt és azt követően készült vagy elfogadott tervdokumentumok egyaránt. Ebből is adódóan nem csak a Selyemút kezdeményezésre történő explicit utalások után kutattunk, hanem minden olyan tartalom után, amely kapcsolódhat e témakörhöz.

A kutatás előfeltevése szerint elvárható, hogy a Selyemút lényegi üzenete megjelenjék a magyarországi közfejlesztési tervezésben. Ez a lényegi üzenet pedig nem is feltétlen ehhez a kínai szerepvállalásához kapcsolódik, hanem inkább általánosságban arról szól, hogy a

fejlesztéspolitikai tervezőmunkában a korábbiaknál körültekintőbben érdemes figyelembe venni az Európán és a nyugati civilizációs körön kívüli tényezőket. E lényegi üzenet egyébként nem feltétlen csak az Új Selyemút kezdeményezés megjelenéséhez köthető Magyarországon. Hiszen már az Új Selyemút kezdeményezés bejelentését és minden vizsgált hazai tervdokumentum elkészítését megelőzően közismertté vált a szakmai tervezői körökben a „Keleti Nyitás” hazai kormányzati szándéka (lásd erről később részletesen).

Általánosságban elmondható, hogy mindössze 20 darab fejlesztési tervdokumentumban azonosíthatók (57. ábra) az Új Selyemúttal rokonítható témakörök. Olyan dokumentum pedig nem is volt a mintában, amelyben e kezdeményezés nevesítve megjelent volna, bármelyik ismert nevén. Talán ez is lehet részben az oka, részben az indikátora, hogy a nagyszabású és pozitívan kommunikált kínai elképzelések ellenére a valós, kézzelfogható fejlesztésekről egyelőre kevés a konkrétum, és mindezidáig meglehetősen kevés információ épült be a szakmai köztudatba.



57. ábra: Az elemzett dokumentumok megoszlása

## Fejlesztési hatású kereskedelmi és befektetési fejlemények az EU és Kína között

A 2000-es évek végén hirtelen megjelent a kínai gazdasági érdeklődés Kelet-Közép-Európa irányában, némi fáziskéséssel e tőke Nyugat-Európai

jelenlétéhez képest. A kapcsolatok dinamikus elmélyülését mutató gazdasági adatok azonban egyelőre még inkább csak a jövő fejlődési potenciáljairól árulkodnak, és nem arról, hogy a térségbeli kínai jelenlét már most is számottevő lenne (a kínai importon kívül). E térség részesedése az Európába irányuló összes kínai befektetésből egyelőre még nem jelentős: 1–5 százalékra becsülhető a különböző források adatai alapján (TIANPING, K. 2015, RHODIUM GROUP 2016). A korábbiakban („*Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései*” című fejezetben) említett tekintélyes magyarországi részesedés a térség kínai befektetéseiből szintén nem jelenti azt, hogy hazánk külföldi befektetéseinek összességében jelentős lenne a kínai eredetű tőke aránya. Az értékek dinamikus növekedése miatt azonban feltételezhető, hogy ez a jövőben megváltozhat.

Kína és az EU szerteágazó kapcsolatai hosszú múltra tekintenek vissza, jelen tanulmány esetében nem is lehet cél ezek teljes körű áttekintése. E Kötet egy másik fejezete „Az Európai Unió és magországainak változatos viszonyulása az Új Selyemúthoz és az új kínai gazdasági szerepekhez” foglalkozik az Európai Unióban nehézkesen formálódó egységes kínai stratégia elemeivel, valamint azzal, hogy még az EU legnagyobb gazdaságai is eltérően viszonyulnak a kiteljesedő kínai gazdasági jelenlétéhez. Szintén érdemes röviden betekintést engedni a leginkább közvetlen gazdaságfejlesztési hatással bíró együttműködési kezdeményezésekbe, illetve együttműködési nehézségekbe, elsősorban a kereskedelem és a befektetések témakörét érintően. Akár a Selyemút kezdeményezéssel összefüggésben, akár attól függetlenül tapasztalható, hogy e témakörökben élénkült az utóbbi években az EU és Kína közötti párbeszéd.

A 2016 júniusában kiadott Kínára vonatkozó új uniós stratégia elemeiről szóló közös közlemény alapján Eurázsia fizikai és digitális hálózatokon keresztüli összekapcsolása mind az Unió, mind Kína számára előnyös lenne. E célból jött létre az úgynevezett „Összekapcsolási Platform” politikai fórum, melynek legfontosabb küldetése, hogy együttműködést hozzon létre az EU-s szakpolitikák, projektek és az Új Selyemút kezdeményezés között (EUROPEAN COMMISSION 2016b). A dokumentum szerint Európa a stabil és jogilag biztonságos környezetet kereső kínai vállalatok közvetlen külföldi befektetéseinek legfontosabb célpontja. Az Unió szakértelmével támogatni tudja a kínai gazdasági

reformot, a Pekinggel folytatott széleskörű párbeszéd pedig képes biztosítani az ötletek és tapasztalatok folyamatos cseréjét. Az EU egyik fontos aggálya a számos kínai ipari ágazatban, de leginkább az acéliparban fennálló kapacitásfelesleg, amely tisztességtelen versenyfeltételeket teremt az európai vállalatok számára, ha az uniós piacot kínai dömpingtermékek telítik. A közlemény a hosszabb távú lehetőségek között említi egy mély és átfogó szabadkereskedelmi megállapodás létrejöttét. Ez azonban csak egy ambiciózus beruházási megállapodás és az egyenlő versenyfeltételek megvalósulása esetén kerülhet szóba. Ennek érdekében Kína meghatározott időn belül és ellenőrizhető módon le kell, hogy építse ipari kapacitásfeleslegét (EURÓPAI BIZOTTSÁG 2016).

Kelet-Közép-Európa sok szempontból egyfajta „hátsó ajtó” vagy más nézőpontból kísérleti terület lehet Kína EU-s befektetései számára. Az érintett térségbeli országok számára elnevezett „16+1 tömörülés” mögötti elsődleges szándéka is a kedvező beruházási feltételek megteremtése a régióban (TIANPING, K. 2015), mások szerint pedig egyenesen az Uniós szabályozás megkerülése. Tény, hogy a nagyobb kínai befektetések a régióban gyakran mennek szembe az EU-s szabályozással. Mindenesetre, a hathatós együttműködést egyelőre számos tényező akadályozza. Úgy tűnik, a kínai vállalkozások egyelőre híján vannak a kelet-közép-európai régióval kapcsolatos szükséges ismereteknek és tapasztalatoknak. Az elemzések gyakran utalnak a jogi szabályozás és a társadalmi–gazdasági háttér elégtelen ismeretére és megértésére (KACZMARSKI, M. 2015; HALLSTRÖM, J. 2016).

A kínai szakértők eközben főleg az EU vezetésének reakcióitól tartanak. Az Unió intézményei és néhány „nagy befizető”, közöttük elsősorban Németország kritikával illette többek között a 16+1 formáció létrejöttét, mondván, az csupán kísérlet az EU megosztására. A szükséges háttérismeretek közvetítésére és részben az előbb említett félelmek eloszlatására kínai részről felmerült, hogy tanácsadó cégek jöjjenek létre a kínai kormánnyal együttműködve, melyek feladata éppen a befektetési kockázat minimalizálása, megvalósíthatósági tanulmányok készítése és a helyi szabályozások felderítése és elemzése lenne (KACZMARSKI, M. 2015; KRATZ, A. 2016). Fontos megemlíteni, hogy Pekingnek egyáltalán nem kizárólag az Európai Unió szabályozásával akadnak problémái, egyes kínai szakértők például a Szerbiával való együttműködéssel kapcsolatban problémaként említik, hogy a szerb törvényi szabályozás és előírások

nem olyan szigorúak és világosak, mint az EU-s országok esetében (PAVLICSEVICS, D. 2016).



58. ábra: A kelet-közép-európai 16+1 tömörülés országai  
 Forrás: STANZEL, A. 2016 alapján Varga Ágnes szerkesztése

Mivel a bejövő külföldi működő tőke befektetések nincsenek uniós szinten szabályozva, minden tagország maga kellett, hogy kialakítsa szabályozását. Ennek megfelelően néhány ország (pl. Németország, Franciaország) szigorú kontrollt alakított ki néhány „érzékeny” szektorban, mint például a védelem és a biztonság, ugyanakkor mások, mint Magyarország vagy Bulgária szigorítások nélkül teljesen nyitottá tette magát a külföldi befektetésekre (MEUNIER, S. 2013).

Az Új Selyemút kezdeményezéssel kapcsolatos EU tagállamok között feszülő nézet- és érdeellentétet jól illusztrálja, hogy 2017 elején a német, a francia és az olasz kormány közösen fordult Brüsszelhez, melynek keretében azt kérik, hogy az Unió adjon több jogot a nemzetállamoknak, hogy azok vizsgálhassák, és szükség esetén megakadályozhassák a számukra nem



kíváncsi kínai tulajdonszerzéseket a hightech szektorban. Az érintett országok aggodalmukat fejezték ki azzal kapcsolatban is, hogy mivel a kínai befektetők gyakorlatilag állami forrásból vásárolhatnak fel stratégiaiul is fontos cégeket, igazságtalan körülmények között komoly versenyelőnyre tehetnek szert. Mivel a kínaiaknak nem is elsősorban vállalatokra, hanem az azok által birtokolt tudásra és technológiára van szükségük, azok kiárúsításával az európai piac szintén komoly versenyhátrányba kerülhet. A német kormány szerint a két fél igen eltérő hozzáállást képvisel, tekintve, hogy a német befektetők nem vásárolhatnának fel hasonló könnyedséggel kínai vállalatokat, hiszen a kínai állam azt hatékony eszközeivel megakadályozná. Most, hogy a németek által 2016-ban beadott javaslatához immár Franciaország és Olaszország (az euró-zóna második és harmadik legjelentősebb gazdasága) is csatlakozott, igen komoly nyomás nehezedik Brüsszelre (DPA 2017).

További jó példa a globális piacon való egyenlőtlen versenyfeltételekre a napelemgyártók esete. Az elmúlt évek során a napenergia-piac óriási növekedést mutatott, ami a technológia rohamosan javuló versenyképességének köszönhető. A különböző cégek úgy próbálnak bent maradni a végletekig kiélezett globális versenyben, hogy egyre alacsonyabb árakat szabnak. A probléma abból származik, hogy az állam teljes támogatását élvező kínai gyártók egy ideje már a valós gyártási költségeik alá pozícionálják áraikat, amit mind az európai, mind pedig az amerikai gyártók nehezményeznek, hiszen ezáltal versenyhátrányba kerülnek, melyre válaszul többek között importvámokat és minimumárakat vezettek be, évekig tartó vitákat generálva (BLENKINSOP, PH. – EMMOTT, R. 2012). Nem minden EU-s ország értett azonban egyet a kínai napelemek behozatalára bevezetett komoly korlátozásokkal. Miután a tagországok többsége az alacsonyabb importárak pártján állt, 2017 februárjában az Európai Bizottság kénytelen volt enyhíteni a kínai napelemekre kivetett dömpingvámmal kapcsolatos javaslatán, melynek keretében annak hatályát lerövidítik a korábbi elképzelésekhez képest. Miközben az országok zöme üdvözlö az olcsó importtermékek miatti árcsökkenést, a napelemgyártók az iparág és az európai munkahelyek jövőjéért aggódnak (BLENKINSOP, PH. 2017).

2013 szeptemberében, amikor az Új Selyemút kezdeményezés hivatalos indulását datálják, már bőven folytak a tárgyalások az EU–Kína 2020 Együttműködés Stratégiai Programról (EU 2013). A kínai fél ugyanakkor komolyan hezitált, hogy az Új Selyemút kezdeményezés

bármilyen formában bele kerüljön–e a dokumentumba. Végül ez nem történt meg annak ellenére sem, hogy az EU egyértelmű szándékát fejezte ki egy infrastrukturális Összekapcsolási Platform (Connectivity Platform) létrehozására.

A kínaiak a további közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos tárgyalások során sem tudtak elégséges mennyiségű konkrétumot felmutatni az európai terveikről és Európa szerepéről a kezdeményezés keretében. Ezek alapján az EU számára közösségi szinten az Új Selyemút pusztán azon kezdeményezések és projektek újracsomagolásának tűnik, amelyet Kína Hszi Csin-ping asztanai beszéde előtt is tervezett, vagy már el is indított az öreg kontinensen, amilyen például a vámeljáráások megkönnyítését szolgáló Eu–Kína Zöld Sáv (Green Lane) projekt (MAKOCKI, M. 2016). A kezdeményezés szempontjából újdonságnak számító, kézzelfogható eredményt ígérő elképzelések már sokkal inkább a tagországok vagy legfeljebb a „16+1” szintjén kerültek megfogalmazásra (TURCSÁNYI R. 2014), ami szintén érzékelteti, hogy Kína problematikusnak tartja az EU számára „túlszabályozott” rendszerét.

Ugyanakkor ma már úgy tűnik, Peking belátta, hogy az Európai Unió intézményei megkerülhetetlen partnerek a kontinensen tervezett infrastrukturális beruházások véghezvitelében, a velük folytatott párbeszéd pedig nélkülözhetetlen a tagállamokkal folytatott „külön” tárgyalások lebonyolítása során. Ennek megfelelően 2014 októberében Milánóban a felek hivatalosan is megegyeztek arról, hogy a kezdeményezés keretében létrejövő útvonalak egyik irányban Kínában, másik irányban pedig az EU-ban végződnek. Az együttműködés talán első kézzel fogható jele Kína jelentős anyagi hozzájárulása a Juncker-tervhez. Ennek ellenére Brüsszel nyilvánvalóan jól érzi, hogy amennyire csak lehet, Peking igyekszik az intézményeit megkerülni, és külön utakon tárgyalni a tagországokkal. Erre eddig is sok minden utalt, többek között az EU tagországok Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bankhoz való összehangolatlan és koordinálatlan csatlakozása is. Az EU számára az Új Selyemúthoz való csatlakozás a nemzetközi folyamatokba való belelátás lehetőségén és az együttműködés lehetőségén túl versenyt is jelent. Az Összekapcsolási Platform többek között a kínai infrastruktúra-beruházásokat lenne hivatott Brüsszel számára is megfelelő mederbe terelni, elősegítve Kína számára az EU-s szabályozás megértését és alkalmazását (EUROPEAN COMMISSION 2016a; MAKOCKI, M. 2016).

Az EU–Kína 2020 Együttműködés Stratégiai Programban a felek közös célkitűzésként fogalmazták meg egy átfogó EU–Kína Befektetési Egyezményt, amely a befektetések védelmére és egymás piacainak szabad elérésére is kiterjed. A jövőben megkötendő egyezmény liberalizálná a befektetési szabályozást, és megszüntetné az egymás piacain való befektetés korlátozását. Az egyezmény ezen felül a befektetések egyszerűbb és biztonságosabb jogi szabályozását is ígéri, megkötésével megszűnnének a Peking és az EU-s országok között kötött kétoldalú szerződések, helyükbe egy az EU egészére vonatkozó keretszerződés lépne (EU 2013). A különböző szabályozások terén való fejlődés és az ésszerű szigorítások bevezetése Kína számára is egyre fontosabb, mivel a szellemi tulajdon védelmének komoly hiányosságai egy ideje az országon belül is aláássák a technológiai újítások és fejlesztések hatékonyságát és jövedelmezőségét (SZÉKELY-DOBY A. 2012).

2014-ben megjelent az EU–Kína Élelmiszer, Mezőgazdaság és Biotechnológia Kezdeményezés, melynek célja a fenntartható mezőgazdaság és élelmiszerbiztonság biztosítása az Unió és Kína területén. A kezdeményezés többek között az élelmiszer előállítási folyamat ellenőrzésével és nyomon követésével, a fenntartható fogyasztással, biotermeléssel, víz- és talajvédelemmel, állategészségüggyel továbbá a biomassza hasznosítás elősegítésével és szabályozásával foglalkozik, melynek elemeit a Horizon 2020 Programba is integrálták (EU–CHINA FAB 2016).

### **Selyemúthoz köthető témakörök megjelenése az európai fejlesztéspolitikai tervekben**

Az Európai Unió és a tagállamok szintén jól kommunikált nyitottsága ellenére számos kérdés és bizonytalanság merül fel a kezdeményezéssel kapcsolatban. A vizsgált 38 darab európai uniós források felhasználásáról szóló és több tagállamot érintő szintű dokumentum közül mindössze 7 esetében található implicit utalás az Új Selyemút kezdeményezésre.

Az Unió kínai kapcsolatai szempontjából rendkívül fontos esemény, hogy 2013. november 21-én Pekingben a 16. EU–Kína csúcstalálkozón a felek kiadták az EU–Kína 2020 Stratégiai Együttműködési Agendát (EU 2013). Az EU és Kína közös együttműködési céljait (köztük biztonsági, versenyképességi és fenntarthatósági célokat) rögzítő dokumentum –

bár elvi lehetőség már lett volna rá – az Új Selyemút kezdeményezésről közös kontextusban még nem tesz említést. Hszi Csin-ping elnök csak hónapokkal később, 2014 márciusában Brugge-ben a College of Europe-ban tartott beszédében (JINPING, X. 2014) utalt először a két fél ilyen keretek között történő együttműködésének lehetőségére.

Ázsia növekedésének fontos kérdései egyre erőteljesebben foglalkoztatják az Európai Unió döntéshozóit. A kétségtelenül szükséges együttműködés és egyre több szálon való gazdasági és társadalmi kapcsolódás ösztönzése mellett Brüsszel aggodalmainak is gyakorta hangot ad többek között a biztonságpolitikát illetően. Az Európai Unió külügyi és biztonságpolitikai stratégiája (EUROPEAN COMMISSION 2016) kereskedelmi és politikai kapcsolatokról szóló fejezete is szorgalmazza az ázsiai kapcsolatok elmélyítését, ezen belül is kiemelt jelentőséget tulajdonít Kínának. A dokumentum szerint Európa prosperitása és Ázsia biztonságpolitikai stabilitása között közvetlen és igen erős kapcsolat van, ami nagyrészt a földrajzi kapcsolatnak és Eurázsia jelentős gazdasági súlyának köszönhető. A stratégia kiemeli, hogy az Unió a jövőben el fogja mélyíteni a kereskedelmi és befektetési kapcsolatait Kínával, melynek keretében törekednek az egyenlő versenyfeltételek megvalósítására, a szellemi tulajdonjogok védelmére, a minőségi technológia terén történő nagyobb együttműködésre, a gazdasági reformhoz kapcsolódó párbeszédre, az emberi jogok védelmére és klímabarát intézkedések megvalósítására. A dokumentum tanúsága szerint az EU a különböző országokkal való partnerségén keresztül igyekszik elősegíteni az ázsiai térség békéjét és stabilitását. Segíteni fog a tengerhajózási kapacitások kiépítésében, és támogatja az ASEAN által vezetett regionális biztonságpolitikai rendszer létrehozását.

A balti államoknak rendkívül fontos szerep jut abban, hogy Európa és Oroszország, rajta keresztül pedig az ázsiai térséggel megfelelő kapcsolatot, összeköttetést teremtsenek. Az Európai Unió Balti-tenger térségére vonatkozó 2020-ig érvényes stratégiája (GOULET, R. 2010) a régiót Európa ázsiai kapujának tekinti, különösen a vasúti közlekedés és szállítás tekintetében. A stratégia kitér rá, hogy a Balti-tengert határoló országok közül Németországnak és Lengyelországnak is Kína a legnagyobb kereskedelmi partnere. A dokumentum az elmúlt évtizedek fejlesztéseinek köszönhetően dinamikus fejlődést mutató térség egyik legkomolyabb hátrányának tekinti, hogy fontos tranzit pozíciója ellenére

– részben természeti viszonyai miatt – gyenge a közlekedési és szállítási infrastruktúrája, továbbá a vasút nyomtávja és technikai adottságai is eltérőek a keleti szomszédokétól. Ennek megfelelően a stratégia a jelen tervezési időszak egyik fontos küldetésének a térség közlekedési hálózatának fejlesztését, és a környező országokkal való összehangolását tekinti.

Délkelet-Európa szerepe különösen fontos az európai szállítási hálózat számára, mivel egyfajta összekötő hídként szolgál Észak-, Dél-, Kelet- és Nyugat-Európa között. A schengeni határok és az immár többségében kínai tulajdonban lévő pireuszi kikötő geopolitikai jelentősége miatt a térség az Új Selyemút kezdeményezés kapcsán is különösen fontos. Már a korábbi fejlesztési időszak Délkelet-Európai Operatív Programja (EUROPEAN COMMISSION 2013) szerint a 16 országot magába foglaló programterületen a szállítási szolgáltatások radikális újra tervezésére van szükség annak érdekében, hogy minden ország számára biztosítani tudják a minőségi infrastruktúrát és a környezetbarát rendszerekre történő átállást.

Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája (EUROPEAN COMMISSION 2010) túl azon, hogy a régió Európát Ázsiával való összekötő szerepét hangsúlyozza, célként tűzi ki a Duna Régió idegenforgalmi célponttá tételét. Mindezt egy az egész régióra vonatkozó védjegy létrehozásán keresztül képzelik el, amely összekötve a térség országait, összehangolva azok turisztikai szolgáltatásait, megnyithatná a nemzetközi idegenforgalmi piacokat. Az ilyen módon megcélzott piacok között a dokumentum az Amerikai Egyesült Államokat és Ázsiát említi.

Már az előző időszak Magyarország–Szlovákia–Románia–Ukrajna Határon Átnyúló Együttműködési Programja említi az úgynevezett ENPI-vel (Keleti Regionális Program 2007–2013) kapcsolatban a TRACECA (Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia) programmal való összehangolás fontosságát. A TRACECA egy 1993-ban létrejött nemzetközi szállítási program, amely 13 országot tömörít magába, és fő célja a gazdasági kapcsolatok, a kereskedelem és a szállítás erősítése a Fekete-tenger partvidékén, a Kaukázus déli részén és Közép-Ázsiában (egészen a kínai határig terjedően). A jelenleg lényegében parkolópályán lévő program célkitűzései átfedésben vannak az Új Selyemút kezdeményezéssel, hivatalos honlapján a XXI. század Selyemútként aposztrofálják (TRACECA 2017).

Napjainkban Magyarország és Szerbia között nem kizárólag a schengeni határ megléte miatt gyenge az együttműködés. A Magyarország–Szerbia Határon Átnyúló Együttműködési Programja (EURÓPAI UNIÓ 2015a) szerint nagyon komoly korlátozója a társadalmi és gazdasági interakcióknak a megfelelő minőségű és összehangolt határon átnyúló közösségi közlekedési és áruszállítási összeköttetés hiánya. A határon átlépő forgalom túlnyomó része a közútra összpontosul, ami kiegészülve azzal, hogy a határállomások sűrűsége lényegesen alacsonyabb az Európában kívánatosnál az átlépés időtartamának növekedésével jár. Ugyanakkor a magyar–szerb határrégió kiváló földrajzi adottságokkal rendelkezik többek között logisztikai szempontból is. A korábban említett európai közlekedési hálózat fontos elemei haladnak keresztül a térségen, mint a Budapest–Kecskemét–Szeged–Újvidék–Belgrád közlekedési folyosó, amely lényegében transzkontinentális útvonalként is működik, hiszen folytatása tágabb értelemben számos országot köt össze Törökországból indulva egészen Hollandiáig. Ez a tengely a Selyemút kezdeményezésének is része. Mindez jól alátámasztja, miért fontos a térség infrastruktúrájának fejlesztése.

A Magyarország–Szlovákia–Románia–Ukrajna határon átnyúló együttműködési program (EURÓPAI UNIÓ 2015b) 1. prioritása szintén kiemelten kezeli a közlekedési és szállítmányozási infrastruktúra fejlesztését, mely segítségével az emberek és áruk mobilitását kívánja elsősorban fejleszteni. Nem kérdéses tehát, hogy a kelet-közép-európai térség vasúti infrastruktúrája fejlesztésre, felújításra szorul. Nem mindegy azonban, hogy mely vonalak felújítása kap támogatást a kormányzatok részéről.

## **A Selyemút és egyéb kínai fejlesztések és beruházások Magyarországon**

A világgazdasági válságot követően új, a magyar–kínai kapcsolatokban az eddigieknél intenzívebb fejezet kezdődött, melynek egyik fontos manifesztációja a 2011-ben meghirdetett „Keleti Nyitás” politikája. A kezdeményezést egyszerre több dolog is motiválta, többek között az ország exportjának koncentráltága mind földrajzi, és mind termékszerkezeti szempontból. Magyarország Növekedési Terve (2012) a külgazdaság fő feladatának tekinti az ország gazdasági növekedéséhez, a



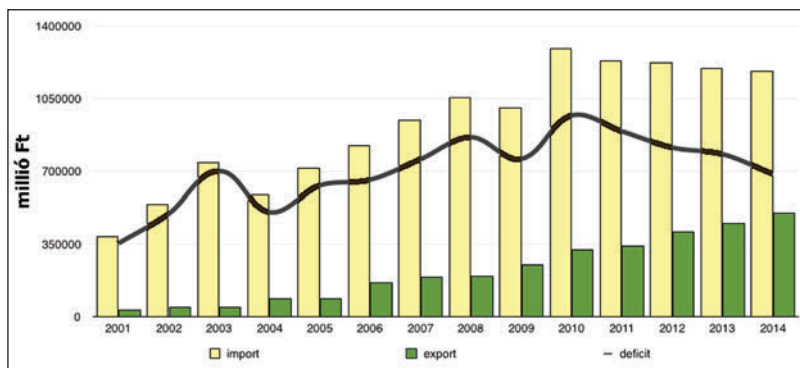
foglalkoztatási és egyensúlyi célok eléréséhez való hozzájárulást, melyet az export ösztönzésével és korábbanál jelentősebb állami szerepvállalással kívántak elérni. A „Keleti Nyitás” a kivitel területi diverzifikációjának növelésében kapott rendkívül fontos szerepet, a gondolatkör pedig mind a mai napig komoly mértékben jelen van a magyar külpolitikában. Bár a magyar kormány hangsúlyozza, hogy fontos számára a tradicionális nyugati partnerekkel való jó gazdasági kapcsolatok fenntartása, a „Keleti Nyitás” politikájának legfőbb célja kétségtelenül Magyarország nyugattól való gazdasági függésének mérséklése. A „Keleti Nyitás” politikájában kiemelt szerep jut Kínának, a két ország közötti gazdasági kapcsolatok elmélyítésének kezdete azonban már 2003-ban elkezdődött. Attól kezdve éves rendszerességgel kerül sor magas szintű állami találkozókra Peking és Budapest között (SZUNOMÁR Á. 2011).

A „Keleti Nyitás” egyik előfutárának tekinthető, hogy hazánk Külgazdasági Szakdiplomata hálózata (KGSZ) 2010-ben a kínai Csungkingben irodát nyitott, ami érzékelteti Kína globális és bilaterális szerepének növekedését. Magyarország 2011-es Külgazdasági Stratégiája (NEMZETGAZDASÁGI MINISZTERIUM 2011) szerint a kelet felé történő exportfejlesztés azért is fontos, hogy a magyar vállalkozások is egyre nagyobb arányban profitálhassanak exportjukon keresztül a dinamikusan fejlődő gazdaságok (Kína, India és Oroszország) importnövekedéséből. E célból a stratégia Kínában az orvosi műszergyártást, az agráriumot, az élelmiszeripart, a környezet-és vízipart, az alternatív energetikát, ill. bármely terület korszerű gyártási technológiáját tartja a legígéretesebbnek. Emellett célszerűnek tartja a Kína irányába történő szolgáltatásexportot (pl. rajzfilm, design, divatipar, turizmus) és tőkekihelyezést is. Gazdaságdiplomácia terén Magyarország gazdasági kapcsolatainak további fejlődését reméli a regionális/tartományi együttműködések bővítése által, ami várhatóan az Oroszországba, Kínába, Indiába és Törökországba történő export növekedésében hozhat érdemi eredményt.

Az állami kereskedőházak kialakításának kezdeményezése elősegíti, hogy a hazai kis- és középvállalkozások termékei az ázsiai piacokra is eljuthassanak. 2013-ben megalakult a Nemzeti Kereskedőház Zrt., a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarán belül pedig új, többek között török, kazah és kínai tagozatok jöttek létre (ÉLTETŐ A. – VÖLGYI K. 2013). Magyarország globális kereskedelmi mozgástere azonban korlátozott, hiszen azt az Európai Unió közös kereskedelempolitikája szabályozza. A stratégia



rövidtávon egyébként is csak kismértékben tud hatni az ázsiai exportra, tekintve, hogy a magyar kereskedelem nagyrészt beépült a multinacionális vállalatok nemzetközi rendszerébe (ÉLTető A. – VÖLGYI K. 2013). 2005 óta az import tekintetében Kína hazánk legfontosabb kereskedelmi partnerei közé tartozik. 2012-re a kínai import aránya hazánkban 2003-hoz képest két és félszeresére nőtt, míg az import értéke több mint ötszörösére (59. ábra). Az ázsiai óriás Németország és Ausztria után ma Magyarország 3. legfontosabb importpartnere (KSH 2015).



59. ábra: Kereskedelem Magyarország és Kína között (millió Ft), 2005–2014.

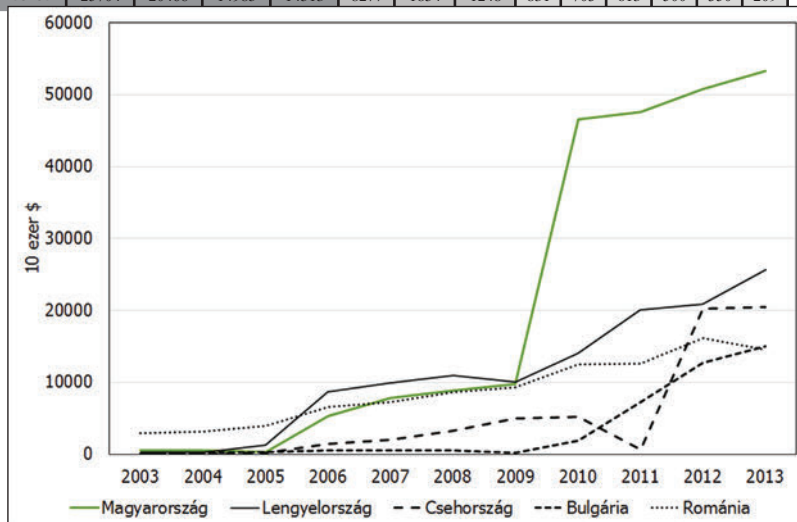
*Forrás: SZUNOMÁR Á. 2015 p. 5.*

A „Keleti Nyitás” politikája azonban nem csupán a kereskedelem fejlesztésére koncentrál, céljai között szerepel az ázsiai közvetlen befektetések vonzása is. Már e politika meghirdetése előtt voltak jelei annak, hogy Magyarország fontos helyszíne az ázsiai és különösen a kínai befektetéseknek. 2010-ben Magyarországra érkezett a Kelet-Közép-Európát érintő kínai tőke 89 százaléka (CHEN, X. 2012). 2014-re hazánkban a kínai befektetések volumene elérte az 556 millió amerikai dollárt, amely messze a legmagasabb érték a régióban (15. táblázat; 60. ábra) (SZUNOMÁR Á. 2015).

Érdekes ugyanakkor, hogy a Magyar Kormány nyitási politikájához kapcsolódó Kína számára kedvező intézkedései ellenére a két ország közötti kereskedelem mértéke csak visszafogottan növekedett, hasonlóan a Magyarországon történő kínai befektetések mutatóihoz. Ennek oka többek között abban rejlik, hogy a két ország közötti kereskedelem mértéke továbbra is az intézkedések által kevésbé érintett multinacionális mamutvállalatokhoz és azok csupán néhány jól körülhatárolható terméktípusához (autóipar, elektronika,

telekommunikáció) kötődik, míg a kormányzati kezdeményezésekkel erősebben érintett kis- és középvállalkozások teljesítménye kevésbé látszik meg az országos szintű mutatókban (ÉLTETŐ A. – TOPOROWSKI, P. 2013).

év	Magyarország	Lengyelország	Csehország	Bulgária	Románia	Szlovákia	Szerbia	Litvánia	Horvátország	Albánia	Bosznia-Hercegovina	Szlovénia	Észtország	Macedónia	Lettország	Montenegró
2003	543	272	33	60	2975	10					146				161	
2004	542	287	111	146	3110	10					401				161	
2005	281	1239	138	299	3943	10		393	75	50	351	12	126	20	161	
2006	5365	8718	1467	474	6563	10		393	75	51	351	140	126	20	231	
2007	7817	9893	1964	474	7288	510	200	393	784	51	351	140	126	20	57	32
2008	8875	10993	3243	474	8566	510	200	393	784	51	351	140	126	20	57	32
2009	9741	10030	4934	231	9334	936	268	393	810	435	592	500	750	20	54	32
2010	46570	14031	5233	1860	12495	982	484	393	813	443	598	500	750	20	54	32
2011	47535	20126	668	7256	12583	2578	505	393	818	443	601	500	750	20	54	32
2012	50741	20811	20245	12674	16109	8601	647	697	863	443	607	500	350	26	54	32
2013	53235	25704	20468	14985	14513	8277	1854	1248	831	703	613	500	350	209	54	32



15. táblázat; 60. ábra: A kínai tőkebefektetések alakulása Kelet-Közép-Európában (10 ezer dollár), 2003–2013.

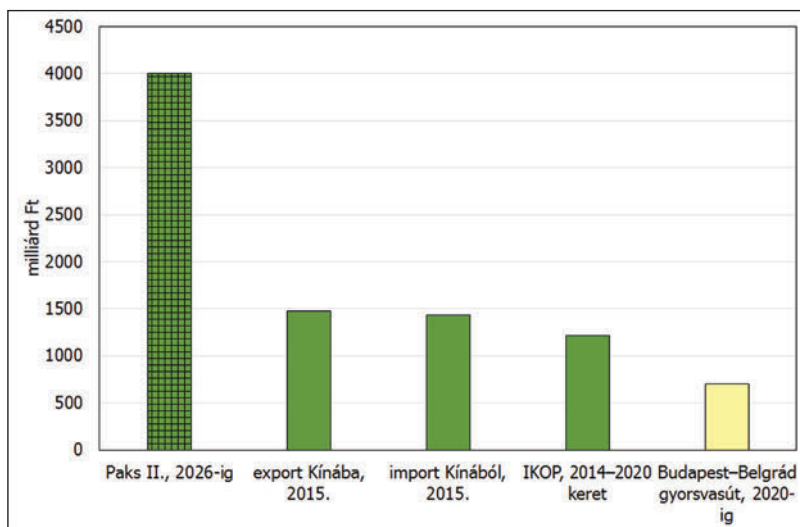
Adatforrás: TIANPING, K. 2015

Ugyanakkor elmondható, hogy Kínába történő magyar export mértéke, ha nem is meredeken, de évről évre növekszik, miközben a kelet-közép-európai régióban hazánkat érinti a legtöbb kínai tőkebefektetés. Ugyanakkor más környékbeli országok is komolyan fejlesztik a kínai kapcsolataikat, elég csak Lengyelország és Kína stratégiai partnerségére gondolni. Mindez kétségbe vonhatja hazánk kínai kapcsolatainak jövőbeli „kiemelt” titulusát (SZUNOMÁR Á. 2015). Lengyel elemzők szerint (pl. KALAN, D. 2012) a magyar–kínai kapcsolatok erősödése a makrorégió egésze számára hasznos lehet, mert Kína vélhetően a kelet-közép-európai régió több országa felé is el kíván köteleződni. Pekingnek továbbá érdeke lehet a stabil, az Európai Unió rendszerébe mélyen integrált országokkal való kapcsolatépítés, így jelenleg még lehet érvényes kínai szándék, hogy alternatívát kínáljanak az EU-szkeptikusok számára. Látni kell persze, hogy az EU és tagállamai által alkotott bonyolult kontextus rejtelmeiben minden külső fél nehezen igazodik ki. Nyilván Kínának sem könnyű megtalálni az egyértelmű saját érdekeit az unióközpontú vagy nemzetállam-központú uniós vitákban.

Az egyik ismert, az Új Selyemút keretében tervezett konkrét projekt a Budapest és Belgrád közötti gyorsvasút kiépítése. A Budapest–Belgrád gyorsvasút hazai szakaszának kiépítése becslések szerint 500 és 750 milliárd Ft közötti összegbe kerülne hazánknak, és a beruházás több mint 80 százalékban kínai devizahiteltől valósulna meg (HVG 2016; MATURA T. 2016; ZELKI B. 2017). A fejlesztés a már említett, az EU transznacionális programjaiban is szereplő délkelet-európai közlekedésfejlesztési uniós törekvésekhez is illeszkedik, az EU részéről mégis azonban számos aggály is felmerült. Ennek következtében 2016 májusában az Európai Bizottság kötelezettségszegési eljárást indított. Vizsgálják azt a magyar–kínai kormányközi megállapodást, melynek keretében a kivitelezést tenderezés nélkül ítélték oda a fővállalkozónak (HVG 2016). A Bizottság 2017 májusában újabb vizsgálatot is indított, melynek keretében a projekt pénzügyi megvalósíthatóságával kapcsolatosan vizsgálódnak majd (KYNGE, J. et al. 2017). A gazdasági szakpublicisztikákban (pl. ZELKI B. 2017) is sok kritika éri e projektet. Ezek egyik fontos eleme, hogy a kínai próbálkozások ellenére Belgrád és a görög kikötők közötti kapcsolat megteremtése egyelőre nem biztosított. Másrészt egyes kalkulációk szerint a vonalszakasz várható utas- és áruforgalmi kihasználtsága a megtérülést hosszabb távon sem biztosítja. Harmadrészt pedig aköré

a dilemma köré csoportosulnak az ellenérvek, hogy a kínai áruk beáramlásának megkönnyítése vajon hazai és európai gazdasági érdekeket szolgál-e. Utóbbi nyilván nem csak a projekttel, hanem az egész Selyemút kezdeményezéssel és az ahhoz való viszonyulással szembeni kritika is.

A hazai fejlesztéspolitikai kontextusban vizsgálva a projekt költségkeretét, már önmagában ez az egyetlen projekt kiemelkedő tényezővé avatja az Új Selyemút kezdeményezést (igaz, nem is ismert a kezdeményezéshez kapcsolódóan más összegszerű elem). Költségvetése meghaladhatja az uniós társfinanszírozású Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2014–2020 teljes hétéves költségkeretének a felét (több mint 1200 milliárd Ft) (PÉTI M. 2014; DÁNYI G. 2016). Ugyan jóval kisebb összköltségben, de olyan nagyságrendben mozog, mint hazánk másik óriási közberuházása: Paks II. (PERGER A. 2017). Az előbbi összevetések (61. ábra) alapján érzékelhető, hogy az lehet az egyik legnagyobb állami beruházás a következő években.



61. ábra: A Budapest–Belgrád gyorsvasút hazai szakaszának becsült beruházási költsége néhány fontos gazdasági adattal összevetve (milliárd Ft)

Adatforrás: DÁNYI G. 2016; HVG 2016; MICHIGAN STATE UNIVERSITY 2016; MIT 2016; PERGER A. 2017

A másik ismert Új Selyemúthoz kapcsolódó konkrét projekt turisztikai témájú, és immár meg is valósult. Ezáltal az Új Selyemút

kezdeményezéshez köthető elképzelések megvalósulását illetően hazánkban egyenlőre a turizmus jár élen. Magyarország a kelet-közép-európai 16+1 ország tagjaként 2014 májusa óta ad otthont a Kína–Kelet-Közép-Európa Turisztikai Koordinációs Központnak (Tourism Coordination Centre – TCC), melynek célja, hogy az együttműködéshez csatlakozott 17 országot egy turisztikai célterületként népszerűsítse a kínai turisztikai piacon. Az együttműködés az államigazgatás, a nemzeti turisztikai szervezetek és a kínai utazásszervezésben érdekelt vállalkozások szintjén valósul meg, fő területei a vízumkérdések megkönnyítése, a légiforgalmi járatok fejlesztése, a Selyemút turisztikai fejlesztése és a regionális oktatási kapcsolatok elmélyítése (KTK 2016). 2016 márciusában a kelet-közép-európai régióban először Budapesten nyitotta meg első irodáját a Kínai Nemzeti Turisztikai Hivatal (China National Tourism Administration), amely szinte azonnal reklámkampányt is indított „Gyönyörű Kína, Selyemút” (Beautiful China, Silk Road) címmel.

### **Selyemúthoz köthető témakörök a hazai fejlesztéspolitikai tervekben**

Összesen 45 darab elemzett hazai nemzeti tervdokumentum közül mindössze tízben fordult elő az Új Selyemúthoz részben kapcsolható fejlesztési tartalom, a kezdeményezés nevesítve egyik dokumentumban sem szerepelt. A következőkben megvizsgáljuk, hogy milyen jelenlegi hazai helyzetértékelési vagy fejlesztési elképzelésekkel rokoníthatók leginkább a kelet-ázsiai kezdeményezés témaköréi.

A 2014-ben elfogadott Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (KÖZIGAZGATÁSI ÉS IGAZSÁGÜGYI MINISZTERIUM 2014) küldetése hazánk fejlesztési céljainak és igényeinek integrálása, továbbá azok területi dimenzióinak meghatározása. A dokumentum fontos funkciója, hogy megalapozza a 2014–2020-as uniós tervezési és költségvetési időszak olyan fontos tervdokumentumait, mint a Partnerségi Megállapodás vagy az Operatív Programok. Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció tartalma azért is különösen fontos a vizsgálat szempontjából, mert 2020-ig, illetőleg egy hosszabb távú kitekintéssel 2030-ig pozicionálja hazánk fejlesztési célkitűzéseit.

Az OFTK „Helyünk a világtérképen: ütközőterületből közép-európai találkozóhely” című alfejezete szerint geopolitikai preferenciáinkat a világ változási folyamataihoz igazodva kell meghatároznunk. Mindezt annak

ismeretében kell tennünk, hogy a mai világpolitikai mozgásokat főleg Ázsia Kína és India vezetésével történő gazdasági előretörése, az Amerikai Egyesült Államok szuperhatalmi útkeresése, és a visszaszorulóban lévő, optimális továbblépési és fejlődési utat kereső, integrálódó Európa alakítja. Az OFTK a Harmadik Világ országaival kapcsolatban is a magyar külkereskedelem és nemzetközi pénzügyi pozíció arányosabbá tételét, a feltörekvő országok Európai Unió felé történő expanziójának csatornázását, a befektetések és beruházások vonzását tűzte ki célul. A megfogalmazott geopolitikai jövőkép tehát földrajzi adottságainkból eredeztetve a találkozásihelyi szerepkör megerősítése. A tervdokumentum felfogásában a jelenlegi pufferező helyzetéből Magyarország Európa részeként világ gazdasági és európai szinten is értelmezhető közép-európai gazdasági, kereskedelmi, közlekedési és innovációs hálózati központtá válhatna. Továbbá Nyugat-Európa innovációs zónájának keleti, az ázsiai gazdasági erőter felé nyíló kapujaként funkcionálhatna. A dokumentum szerint ennek megfelelően különösen a szolgáltatások, a logisztika és az innováció területén megkerülhetetlen a közép-európai üzleti kaputárság létrehozása.

Az OFTK stratégiai célként kezeli a hazai külgazdaság földrajzi diverzifikációját, az EU-n kívüli gazdasági kapcsolatok gyarapításával. A tervdokumentum pozitív folyamatként kezeli a Kínába irányuló export növekedését és a kínai import stagnálását, azaz a Kínával szembeni külkereskedelmi mérleg javulását. (E törekvés apropóján említhető, hogy érdemes a tervezett Budapest–Belgrád vasútvonal külkereskedelmi hatásait megvizsgálni.)

A kárpát-medencei térség országainak mélyebb gazdasági integrációját célzó Wekerle Terv (NEMZETGAZDASÁGI MINISZTERIUM 2012) időben megelőzte az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptiót, ám a két dokumentum gondolatvilágában sok hasonlóságot hordoz. A Wekerle Terv kiemeli, hogy a világ gazdasági válságot követően a gazdasági növekedés súlypontja Európában nyugatról Közép-Európára tevődik át, amely által térségünk számára lehetővé válik, hogy az innováció-vezérelt Északnyugat-Európa és a munkaalapon dinamikus fejlődő ázsiai térség találkozási pontjává váljon. A dokumentum szerint ez lehetőség Kelet-Közép-Európa számára, hogy a lehető leggyorsabban behozza a történelmi léptékű fejlettségi lemaradást, és ezáltal felzárkózzon Nyugat-Európa-hoz. A Wekerle Terv foglalkozik a kárpát-medencei térség

turizmusának összehangolásával és közös, együttműködő fejlesztésével is, ami a határokon átnyúló turisztikai desztinációkon keresztül kapcsolódhat a kínai állam hazánkából vezérelt turisztikai marketing törekvéseihez, ami a 16+1 ország turisztikai értékeinek közös égisz alatt történő, kínai turisták számára való népszerűsítését célozza.

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúrafejlesztési Stratégia (NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2014) térségünk közlekedési rendszerével kapcsolatban kitér arra, hogy hazánkban a vasúti pályák fejlesztésének hiánya még a személyközlekedésben fokozottan érintett útvonalakon (Budapest–Hegyeshalom, Budapest–Kelebia, Budapest–Lökösháza, Budapest–Debrecen, Budapest–Miskolc, Budapest–Záhony) is sok esetben teret ad a környezetet jobban terhelő közlekedési módoknak, amilyen például a közúti közlekedés. A legjelentősebb ki- és belépő tranzitforgalom ezen útvonalak határpontjain jelenik meg, így ezen útvonalak vasúti pályáinak fejlesztése kiemelt jelentőséggel bír. A tervdokumentum említi, hogy az európai és a kikötőkön keresztül elért távolabbi gazdasági térségek fejlődése a magyarországi áruszállítás jelentős fejlődését jósolja. A SWOT-elemzésben kiemeli ugyanakkor, hogy ha nem sikerül határon átnyúló integrált ipari–logisztikai övezeteket létrehozni, hazánk nagyrészt csak a tranzitforgalom úthálózatot és környezetet károsító hatásaiból tud majd részesülni.

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúrafejlesztési Stratégia helyzetértékelése rávilágít arra, hogy az Új Selyemút projekt keretében történő vasúti fejlesztés végrehajtása önmagában nem elégséges az ország fejlődése szempontjából. Sőt, a hozzá kapcsolódó átgondolt, nemzetközi partnerség keretében megvalósított logisztikai fejlesztések nélkül számos hátrányt és lehetséges veszélyt rejt magában. Hasonlóan az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióhoz, a dokumentum helyzetelemzése szintén kitér az ország előnyös földrajzi elhelyezkedésére, és az ebből fakadó potenciális „összekötő kapocs” szerepre, kiemelve, hogy hazánk transzkontinentális léptékben az ázsiai áruforgalom tekintetében megkerülhetetlen közvetítő térségek kapuját jelenti.

A vasút részesedésének növelése a közlekedési munkamegosztásban, illetve a szolgáltatás színvonalának, pontosságának és megbízhatóságának javítása, valamint a járműállomány korszerűsítése és a vonzó tarifák kialakítása a Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiában (NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2015) is szerepel. Ugyanitt a középtávú



cselekvési irányok között megtalálható a vasúti szállítás előtérbe helyezése az áruszállításban. A stratégia a közlekedéshez, mint hazánkban a második legnagyobb üvegházhatású gáz kibocsátóhoz kapcsolódóan az innovatív technológiájú, hatékonyabb járművek és alternatív hajtású gépkocsik térnyerésének fontosságáról is beszél. Ez érezhetően a szárazföldi közlekedést érinti leginkább.

A Nemzeti Energiastratégia 2030 (NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2012) a fejlett világ energiafüggéséről szóló fejezetben külön alfejezetet szentel Kína és India megjelenésének a globális energiapiacra. A geopolitikai kérdésekkel gazdagon átszőtt stratégia kifejti, hogy exportorientált gazdasága és növekvő energiaiimportja Kínát arra készteti, hogy diverzifikálja forrásait, biztosítsa a tengeri szállítási útvonalainak biztonságát, valamint a közép-ázsiai országokból olaj- és gázvezetéseken érkező energiaiimportját szárazföldi úton is szervezze. A dokumentum megemlíti, hogy Peking célzott megújuló energia programjának oka elsősorban nem a klímavédelem, hanem az külső energiaiimport függőségének csökkentése. A stratégia szerint a közép-ázsiai országok (Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán és Üzbegisztán) felé nyitást, amely Kína energia- és külpolitikájának igen fontos részét képezi, az említett országok stratégiai helyzete és természeti erőforrásokban (kőolaj, földgáz, vízenergia, színes- és nemesércek, többek között urán) való gazdagsága indokolja.

A Nemzeti Energiastratégia szerint Kína növekvő dominanciája a térségben számos geopolitikai kérdést vet fel. A hosszú évtizedekig a világgazdasági folyamatokkal csupán sodródó közép-ázsiai országoknak a közeljövőben kulcsszerep juthat globális jelentőségű energiapolitikai kérdések eldöntésében, mindez már Kína fő partnereként az „óriás” egyértelmű befolyása alatt. A dokumentum külön kitér a kínai energiatermelés és energiaszerkezet gerjesztette kedvezőtlen folyamatokhoz való alkalmazkodás szükségességére is. A scenáriók szerint 2035-re Kína kétszer annyi szénat fog villamosenergia-termelésre felhasználni, mint a világgazdaságilag legfejlettebb országait tömörítő OECD. A stratégia szerint hazánk, figyelembe véve az energiahordozók mennyiségét és a növekvő fogyasztási igényt, két lehetősége lesz. Az egyik egy folyamatosan élesedő nemzetközi konfliktusokkal terhelt jövőt vetít elő, a másik, hogy hazánk minél jobban függetlenedik a globális tendenciáktól. Ennek elérésére a dokumentum öt eszközt nevez meg: az energiatakarékosságot, a

megújuló energiaforrások minél nagyobb arányban történő felhasználását, a biztonságos atomenergia alkalmazását, az európai energiapiacokhoz való csatlakozást és a kétpólusú mezőgazdaság kialakítását<sup>24</sup>.

A 2013-ban elkészült Nemzeti Vízstratégia (VIDÉKFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2013) zárszavában érdekes lehetőségre hívja fel a figyelmet. Magyarország gazdaságpolitikája nyitott Ázsia, ezen belül többek között Kína és az Arab Világ irányában. Ezen országok egyik közös vonása, hogy óriási infrastruktúra-fejlesztési igénnyel és jelentős tőkével rendelkeznek, ugyanakkor erősen korlátozott vízkészleteik miatt csak komoly beruházással képesek növekedést elérni, és ezáltal saját igényeiket kielégíteni. Ezek az országok a helyi vízkészlet bővítésének horribilis költségei miatt saját termelésük egy részét olyan országokba telepítik, ahol a vízkészletek könnyebben hozzáférhetők. A Nemzeti Vízstratégia szerint lehetőség hazánk számára is, hogy külföldi forrásból fejlett öntözéses növénytermesztési rendszert valósítson meg, az erre épülő állattenyésztés és teljes vertikumú élelmiszergazdaság pedig lehetővé tenné, hogy készáruval törlesszünk, emellett jelentősen növeljük a hazai foglalkoztatást, és hozzájáruljunk a gazdaság fejlesztéséhez. Az Új Selyemút projekthez kapcsolódó konkrét infrastruktúrafejlesztési tervekhez hasonlóan ez az elgondolás is – a kétségtelen kitörési lehetőség mellett – kockázatokat is rejt. Ha az említett teljes élelmiszeripari vertikum nem, vagy nem megfelelő mértékben épül ki, az egész rendszer hatékony és gazdaságos működése veszélybe kerülhet.

A Nemzeti Turizmusfejlesztési Koncepció 2014–2024 (NEMZETGAZDASÁGI MINISZTERIUM 2014) szorgalmazza, hogy a külgazdasági nyitás keretében hazánk fektessen nagyobb hangsúlyt a keleti kapcsolatokra. Ezt a dokumentum szerint a turizmus terén is határozottan érvényesíteni kell, erősítve ezzel a magyar jelenlétet a távolabbi, keleti küldő piacokon. Ennek keretében stratégiai szempontból nagyobb hangsúlyt szükséges fektetni a kelet-ázsiai országok (Kína, Dél-Korea, Japán stb.), India, Oroszország, a FÁK, Brazília, továbbá az Arab-öböl térségének keresletnövekedésére. Az emlegetett „Keleti Nyitás” a marketing tevékenység erősítése mellett a befektetés-ösztönzés és új közvetlen légi járatok indításában is meg kell, hogy nyilvánuljon. Tekintve, hogy a nagy ázsiai piacokon hazánk egyedül nem képes hathatós marketing-tevékenységet gyakorolni, fontos, hogy erősítsük a regionális

<sup>24</sup> Piacvezérelt átkapcsolási lehetőség a biomassza energetikai és élelmiszeripari hasznosítása között

(pl. a szomszédos és V4 országokkal való) együttműködések a turizmus terén is.

Hazánk Tudománypolitikai Stratégiája (2014–2020) (EMBERI ERŐFORRÁSOK MINISZTERIUMA 2014) kiemeli az Európa 2020 Stratégia célját, amely az európai államok Egyesült Államokkal, Kínával vagy a BRIC országokkal szembeni, kutatás, innováció és felsőoktatási szolgáltatások területén tapasztalható előnyvesztésének megelőzése és visszafordítása. Mindez különösen aktuális Magyarországon, ahol a versenyhátrány az EU átlagánál is jelentősebben nőtt a kutatási és innovációs területén.

Az országos és ágazati szintű tervdokumentumokkal összehasonlítva, a hazai területi tervdokumentumok között még kevésbé jelenik meg a Selyemúthoz köthető helyzetértékelési vagy fejlesztési elképzelés. 22 tervdokumentum elemzése során csupán a Budapest–Belgrád vasúti beruházás által leginkább érintett két határmenti megye fejlesztési dokumentumaiban volt fellelhető utalás az Új Selyemút kezdeményezésre, nevesítés nélkül.

Csongrád Megye Területfejlesztési Konceptiója (CSONGRÁD MEGYEI TERÜLETFEJLESZTÉSI TANÁCS 2007) már 2007-ben számolt a Budapest–Belgrád gyorsvasút építésével. A dokumentum megállapítja, hogy a megye számára elfogadhatatlan, hogy a Budapest–Belgrád gyorsvasút hazai szakasza a Budapest–Kelebia útvonalon fusson régiós kapcsolódási lehetőség nélkül<sup>25</sup>. A koncepció a Dél-Alföld közös céljaként fogalmazza meg a Budapest–Kecskemét–Szeged–Belgrád nyomvonal elérését szegedi vagy szegedi és kecskeméti váltott megállóval. Ennek érdekében megállapításuk szerint összehangolt lobbitevékenységre van szükség. A 2014-től érvényben lévő megyei tervdokumentum (CSONGRÁD MEGYEI ÖNKORMÁNYZATI HIVATAL 2012) már tényként közli, hogy a IV-es közlekedési folyosó hazai szakaszának részeként létrejövő nagysebességű vasút Kelebia helyett szegeden keresztül, Csongrád megye fő közlekedési nyomvonal sávjában fog megépülni.

Mindezzel szemben, Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Konceptiója (BÁCS-KISKUN MEGYEI ÖNKORMÁNYZATI HIVATAL 2013) ugyanakkor a makrotérési integrációt gátló, hiányzó infrastrukturális

25 A magyar–szerb határon átnyúló együttműködési programban szerepel, hogy a Budapest és Belgrád közötti nemzetközi vasútvonal a Kelebia–Szabadka határátkelő ponton halad át, ahol a határátlépések napi átlagos száma 489, míg a Szeged felől érkező Röske–Horgos határátkelő csupán 57 (EURÓPAI UNIÓ 2015a).

fejlesztéseknél projektelőkészítés kategóriában említi a Budapest–Kiskunhalas–Kelebia vasútvonal fejlesztését. Jól érzékelhető, hogy a vasúti beruházás részleteit illetően gyakran egymásnak ellentmondó információk is a nyilvánosság elé kerülnek. A Magyar Távirati Iroda (MTI 16) értesülése szerint a projekt az eredeti elképzeléseknek megfelelően, a 150-es számú Budapest–Kelebia vonalon valósul majd meg.

## Összegzés

Az Új Selyemút kezdeményezés fordulópontot hozott az európai és a magyarországi fejlesztéspolitikában. Mindez annak ellenére állítható, hogy egyelőre még nem beszélhetünk jelentős hatásairól, sőt, még csak nagyon kevés konkrét fejlesztési elképzelése ismert, és még ennél is kevesebb projekt indult el a megvalósítás útján. Azért tekinthető mégis egy fordulatlannak, mert a kezdeményezés megjelenése ráirányította a figyelmet az Európán, az atlanti térségen, a nyugati civilizációkon kívüli fejlesztési tényezők szerepére. Az Európán túlra való kitekintés természetesen mindig is jelen volt az EU és tagállamainak nemzetközi fejlesztési programjaiban, szomszédsági politikáiban. Ez azonban nem jelent meg, mint egy fontos, Európára ható fejlesztési szempont. Ezek a térségek nem szerepeltek olyan szerepkörökben, mint ahonnan erőteljes elképzelések, vagy akár fejlesztési források érkezhettek. Az Új Selyemút kezdeményezéssel ennek a korszaknak vége, még akkor is, ha esetleg pont ez a konkrét kínai szándék végül sok eredményt nem is hoz. Látni kell ugyanis, hogy Kína, már nem csak egyre fontosabb üzleti–kereskedelmi partner, hanem egy tudatos fejlesztési és befektetési politikák mentén közelítő szereplő. Ez irányú tevékenységeit immár nem csak a kiszolgáltatott fejlődő világban (lásd Afrika), hanem a fejlett világ országaiban, Európában is kifejti. Kína erre szánt gazdasági erőforrásai pedig bizony lassan megközelíthetik az Európán belül újraelosztásra kerülő fejlesztési közforrások nagyságrendjét is.

Jelen tanulmány vizsgálatai rámutattak, hogy az európai és hazai közfejlesztési politikaalkotás és tervezés már foglalkozik a kínai Új Selyemút kezdeményezéssel. A közfejlesztések keleti irányú együttműködési lehetőségei tulajdonképpen már akkor kitapinthatóak voltak az európai uniós fejlesztési tervezésben, mikor még nem történt meg az Új Selyemút kezdeményezés hivatalos deklarációja. Ugyanakkor

az is elmondható, hogy a tervekben kevés a konkrét és határozott szándék e fejlesztési vonulattal kapcsolatban. Semmiképpen nem beszélhetünk arról, hogy európai részről ez egy közös pozícióvá, egy fejlesztési rendszerré állna össze, mindössze egyes projektek, valamint kereskedelmi és azok mentén formálódó egyéb (pl. kulturális) együttműködési kezdeményezések formájában testesül meg. Pedig e kezdeményezés dimenziói fejlesztéspolitikai értelemben hatalmasak, történelmi léptékűek: benne rejlik Európa és Kína gazdasági rendszereinek további közeledése. Még sincs egyelőre érdemi diskurzus és tervezés, például hiányzik az egyes transzkontinentális folyosók kiépítésének projektesítése, az abban való európai szerepvállalás meghatározása, ütemezése stb. Természetesen lehetséges, hogy bizony pont e hatalmas dimenziók miatt nem egyszerű rendszerszerűbben rögzíteni a fejlesztési szándékokat (hiszen nem is mindig egyértelmű, hogy pontosan mi is az európai érdek).

Magyarország a „Keleti Nyitás” politikájával már idejekorán e térség felé fordult, legalább is külkereskedelmi szempontból. E korai politikai szándékok magas szintű fejlesztéspolitikai tervdokumentumokban (pl. OFTK) is tetten érhetők. Mindennek ellenére a Selyemút, mint fejlesztéspolitikai lehetőség mégsem vert gyökeret széles körben a területi és az ágazati fejlesztések tervezése során. A jövőben biztos több figyelmet érdemel e gondolkör a stratégiaalkotások során. Nem is feltétlen csak fejlesztési lehetőségként értékelendő majd mindez, hanem egyes nagy projekt kezdeményezések esetén a kockázatokat is érdemes számba venni.

A Selyemút kezdeményezés – a gondos kínai politikai kommunikációtól függetlenül – egyértelműen egy Kína érdekeit szolgáló nagyhatalmi kezdeményezés. Ennek megfelelően a fejlesztéspolitikai vetületei mögött is minden esetben rövid vagy hosszabb távú kínai gazdasági érdekek állnak. Hogy mi Kína érdeke az európai fejlesztésekben, összetett kérdés. Az EU-ba Kína több különböző kereskedelmi folyosón juthat el, az egyes EU tagállamok eltérő fontosságú kereskedelmi partnerei. Vélhetően és érezhetően még Kína számára sem egyértelműen megítélhető, hogy milyen stratégiák mentén közelítsen az EU-hoz és egyes tagállamaihoz. Az EU számára sem kézenfekvő, hogy mi is az európai érdek a kínai együttműködésben. A sok lehetséges kimenettel bíró jelenlegi európai uniós, kelet-ázsiai és Csendes-óceán térségbeli folyamatok közepette nehéz is egyértelműen megítélni az uniós vagy az egyes uniós tagállami érdekeket. Az USA és Kína között esetlegesen elmélyülő kereskedelmi vagy

politikai konfliktusok esetén, továbbá az EU politikai megosztottságának fokozódásával, a Brexit folyamatának előrehaladásával pedig mindez még nehezebben körvonalazható. Kérdés tehát, hogy a kínai szándékoktól függetlenül, hogyan alakul az EU belső kohéziója, Európa és az USA viszonya, Kína és az USA viszonya. Vajon lesznek-e olyan fejlemények, amelyek megkövetelik az EU és Kína közeledését. Feltételezhető azonban, hogy Kínának egyelőre nem lehet érdeke az EU megosztása, és a Selyemút kezdeményezés keretében fejlesztési alternatívák felkínálása a brüsszeli közösségi fejlesztési politikákkal szemben. Az amúgy is nehezen kiismerhető EU egyelőre egységében lehet érdekes a kínai befektetési szándékok megvalósításakor.

Az szintén egyértelmű, hogy geopolitikai helyzetük miatt az EU visegrádi tagállamai fontos szerepben vannak a Selyemúthoz köthető fejlesztési partnerségben. Az országcsoporton belül azonban nyitott kérdés, hogy a versengés vagy az összehangolás lesz-e erőteljesebb egyes kínai fejlesztések fogadásában. Ugyanilyen nehezen megjósolhatók még jelenleg Magyarország fejlesztési érdekei is e kezdeményezésben. Vélhetően minden egyes projekt külön vizsgálatot érdemel. Érdemes készen állni arra, hogy a megfelelő projekt-előkészítéssel a lehető legtöbbet lehessen profitálni ezekből a fejlesztésekből (pl. a közlekedésfejlesztések ne pusztán csak a hazai tranzitforgalmat növeljék, minél inkább hazai vállalkozókat mozgassanak akár még a Magyarország területén kívüli projektek is, a stratégiai iparágak pedig hazai tulajdonban maradjanak). Magyarország egy nagyhatalmi kezdeményezésektől és azok örökségétől sokat szenvedett térségben helyezkedik el, érvényes felvetés lehet az is, ha bizonyos fejlesztésekből inkább tudatosan kimarad az ország. Bármilyen hazai pozíció – akár a részvétel, akár a tudatos kimaradás – célszerűen összhangban áll majd a visegrádi térség – mind Európán belül, mind akár a kínai kezdeményezések felé – egyre markánsabban és egységesebben kifejeződő fejlesztéspolitikai érdekeivel.

## Irodalomjegyzék

BÁCS-KISKUN MEGYEI ÖNKORMÁNYZATI HIVATAL 2013: Bács-Kiskun 2020 – Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Koncepciója. – Bácskiskun. hu. – <http://bacsiskun.hu/files/fejlesztes/bkm2020program.pdf> – 2017. 03. 31.

- BLINKINSOP, PH. – EMMOTT, R. 2012: EU steps up solar panels trade battle with China. – Reuters, 8<sup>th</sup> November. – <http://uk.reuters.com/article/us-eu-china-solar-idUKBRE8A70AF20121108> – 2017. 03. 31.
- BLINKINSOP, PH. 2017: EU proposes shorter extension of China solar duties – document. – Reuters, 7<sup>th</sup> February. – <http://uk.reuters.com/article/uk-eu-china-trade-idUKKBN15M1HN> – 2017. 03. 31.
- CHEN, X. 2012: Trade and Economic Cooperation between China and CEE countries. – Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Sciences. – Working Paper Series on European Studies 6/2
- CSONGRÁD MEGYEI ÖNKORMÁNYZATI HIVATAL 2012: Csongrád Megye Területfejlesztési Konceptió. – Csongrád megye.hu. – [http://www.csongrad-megye.hu/tft/terfkonc2012/CSONGRAD\\_megyeiterv\\_121029.pdf](http://www.csongrad-megye.hu/tft/terfkonc2012/CSONGRAD_megyeiterv_121029.pdf) – 2017. 03. 31.
- CSONGRÁD MEGYEI TERÜLETFEJLESZTÉSI TANÁCS 2007: Csongrád Megye Területfejlesztési Konceptiója. – Csongrád megye.hu. – [http://www.csongrad-megye.hu/tft/terfkonc/II\\_kotet\\_fejlesztési\\_konceptio.pdf](http://www.csongrad-megye.hu/tft/terfkonc/II_kotet_fejlesztési_konceptio.pdf) – 2017. 03. 31.
- DÁNYI G. 2016: A 2014–2020 fejlesztéspolitikai periódus végrehajtásának első tapasztalatai. 52. – Közgazdász-vándorgyűlés 2014 szeptember 4–6., Nyíregyháza. – [http://www.mkt.hu/wp-content/uploads/2016/09/Danyi\\_Gabor.pdf](http://www.mkt.hu/wp-content/uploads/2016/09/Danyi_Gabor.pdf) – 2017. 03. 31.
- DPA 2017: Deutsche Presse-Agentur: Regeln gegen HiTech-Ausverkauf. – Deutsche Welle 14.02. – <http://www.dw.com/de/regeln-gegen-hitech-ausverkauf/a-37551800> – 2017. 03. 31.
- ÉLTETŐ A. – TOPOROWSKI, P. 2013: Effects of the International Crisis – Development of Four Central European Countries trade with Asia. – Birmingham: 15<sup>th</sup> European Trade Study Group Conference, 09.12–14.
- ÉLTETŐ A. – VÖLGYI K. 2013: „Keleti nyitás” a számok tükrében – külkereskedelem Ázsiával. – Külgazdaság 57 (7–8)
- EMBERI ERŐFORRÁSOK MINISZTERIUMA 2014: Tudománypolitikai Stratégia (2014–2020). – Kormany.hu, 2013. – <http://2010-2014.kormany.hu/download/2/4f/f0000/2013%2009%2012%20Tudomanypolitikai%20Strategia%20honlapra.pdf> – 2017. 03. 31.
- EU 2013: European Union External Action: EU–China 2020 Strategic Agenda for Cooperation – Relations between the EU and China have developed fast since diplomatic ties were established in 1975. –



- EEAS.Europa.eu, EU External Action Service, Press and information team of the Delegation to China. – <https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/20131123.pdf> – 2017. 03. 31.
- EU–CHINA FAB 2016: European Union External Action: EU–China Food, Agriculture and Biotechnology (FAB) Flagship Initiative – A comprehensive research and innovation cooperation programme to tackle sustainable agriculture, food security and safety in the EU and China. – EEAS.Europa.eu, EU External Action Service, Press and information team of the Delegation to China. – [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu-china\\_fab\\_flagship\\_initiative.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu-china_fab_flagship_initiative.pdf) – 2017. 03. 31.
- EURÓPAI BIZOTTSÁG 2016: A Kínára vonatkozó új uniós stratégia elemeiről szóló közös közlemény – Gyakran feltett kérdések. – Europa.eu, Európai Bizottság – Tájékoztató, European Commission Press Database. Brüsszel, 06.22. – [europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-16-2258\\_hu.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2258_hu.pdf) – 2017. 03. 31.
- EURÓPAI UNIÓ 2015a: INTERREG – IPA Magyarország–Szerbia Határon Átnyúló Együttműködés Program. – [hu-srb-ipa-com](http://hu-srb-ipa-com). – <http://www.hu-srb-ipa.com/hu/hirek/az-europai-bizottsag-jovahagyta-az-interregipa-cbc-magyarorszagszerbia-programot/150> – 2017. 03. 31.
- EURÓPAI UNIÓ 2015b: Magyarország–Szlovákia–Románia–Ukrajna Határon Átnyúló Együttműködési Program 2014–2020 – Közös Operatív Program. – [HuSkRoUa-CBC.eu](http://HuSkRoUa-CBC.eu). – <https://huskroua-cbc.eu/documents/programme-documents> – 2017. 03. 31.
- EUROPEAN COMMISSION 2010: European Union Strategy for the Danube Region. – [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu), Brussels. – [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/communic/danube/action\\_plan\\_danube.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/danube/action_plan_danube.pdf) – 2017. 03. 31.
- EUROPEAN COMMISSION 2013: South East Europe (SEE) – Transnational Co-operation Programme for a European area in transition on the way to integration. – 20<sup>th</sup> December. – Southeast Europe.net. – [www.southeast-europe.net/download.cmt?id=4012](http://www.southeast-europe.net/download.cmt?id=4012) – 2017. 03. 31.
- EUROPEAN COMMISSION 2016a: Joint communication to the European Parliament and the Council – Elements for a new EU strategy on China. – EEAS.Europa.eu, Brussels, 22<sup>th</sup> June. – [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint\\_communication\\_to\\_the\\_european\\_parliament\\_and\\_the\\_council\\_-\\_elements\\_for\\_a\\_new\\_eu\\_strategy\\_on\\_china.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf) – 2017. 03. 31.

- EUROPEAN COMMISSION 2016b: Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe (A Global Strategy for the European Union's Foreign And Security Policy). – June. – EEAS.Europa.eu. – [http://eeas.europa.eu/archives/docs/top\\_stories/pdf/eugs\\_review\\_web.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/top_stories/pdf/eugs_review_web.pdf) – 2017. 03. 31.
- GOULET, R. 2010: The European union Strategy for the Baltic Sea Region. – European Commission, Directorate-General for Regional Policy. – ec.europa.eu – [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/cooperate/baltic/pdf/2010\\_baltic.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/baltic/pdf/2010_baltic.pdf) – 2017. 03. 31.
- HALLSTRÖM, J. 2016: China's Acquisitions in Europe. European Perceptions of Chinese Investments and their Strategic Implications. – FOI Report, FOI Totalförsvarets Forskningsinstitut, pp. 20–41.
- HVG 2016: HVG.hu: Kötelezettségszegési eljárás lehet a Budapest–Belgrád-vasútvonal fejlesztéséből. – HVG.hu, 09.15. – [http://hvg.hu/gazdasag/20160915\\_pilot\\_eljarast\\_inditott\\_brusszel\\_a\\_vasutberuhazas\\_maitt](http://hvg.hu/gazdasag/20160915_pilot_eljarast_inditott_brusszel_a_vasutberuhazas_maitt) – 2017. 03. 31.
- JINPING, X. 2014: Speech at the College of Europe. Official Visit to Europe by President Xi Jinping. – Embassy of the People's Republic of China in Jamaica. – jm.china-embassy.org. – <http://jm.china-embassy.org/eng/zt/Highlights/t1156106.htm> – 2017. 03. 31.
- KACZMARSKI, M. 2015: China on Central-Eastern Europe: '16+1' as seen from Beijing. Ostrodek Studiów Wschodnich, 04.14. – <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-04-14/china-central-eastern-europe-161-seen-beijing> – 2017. 03. 31.
- KALAN, D. 2012: China in Hungary's Foreign Policy. – Bulletin of The Polish Institute of International Affairs 63. – [https://www.files.ethz.ch/isn/147801/Bulletin%20PISM%20No%2063%20\(396\),%20June%2029,%202012.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/147801/Bulletin%20PISM%20No%2063%20(396),%20June%2029,%202012.pdf) – 2017. 03. 31.
- KÖZIGAZGATÁSI ÉS IGAZSÁGÜGYI MINISZTERIUM 2014: Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció. – Magyar Közlöny 1, pp. 10–300. – <https://www.nth.gov.hu/hu/tevekenysegek/eu-2014-2020/orszagos-fejlesztési-es-területfejlesztési-koncepció> – 2017. 03. 31.
- KRATZ, A. 2016: The Best of Both Worlds? CEE's Place in China–Europe Economic Relations. – In: STANZEL, A. – KRATZ, A. – SZCZUDLIK, J. – PAVLICEVIC, D.: China's Investment in Influence: The Future of the 16+1 cooperation. – ECFR.eu, European Council on Foreign Relations. – [http://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas\\_](http://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas_)

- p>investment\_in\_influence\_the\_future\_of\_161\_cooperation7204 – 2017. 03. 31.
- KSH 2015: Központi Statisztikai Hivatal: Jelentés a külkereskedelem teljesítményéről. 2016. július. – KSH.hu. – <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/kulker/kulker15.pdf> – 2017. 03. 31.
- KTk 2016: Kína–Közép-Kelet-Európa Turisztikai Koordinációs Központ: Kezdőlap. – Magyarország Nagykövetsége Peking honlapja. – <https://peking.mfa.gov.hu/page/kina-koezep-kelet-europa-turisztikai-koordinacios-koezpont> – 2017. 03. 31.
- KYNge, J. – BEESLEY, A. – BYRNE, A. 2017: EU sets collision course with China over 'Silk Road' rail project. – Financial Times, 20<sup>th</sup> February. – <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608> – 2017. 03. 31.
- MAKOCKI, M. 2016: The EU Level: 'Belt and Road' Initiative Slowly Coming to Terms with the EU Rules-based Approach. – In: PUTTEN VAN DER, F.-P. – SEAMAN, J. – HOUTARI, M. – EKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. (eds.): Europa and China's New Silk Roads. – A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC) pp. 67–71.
- MATURA T. 2016: Hungary: Along the New Silk Road across Central Europe. – In: PUTTEN VAN DER, F.-P. – SEAMAN, J. – HOUTARI, M. – EKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. (eds.): Europa and China's New Silk Roads. – A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC) pp. 35–37.
- MEUNIER, S. 2013: Divide and Conquer? China and the Cacophony of Foreign Investment Rules in the EU. – Princeton University
- MICHIGAN STATE UNIVERSITY 2016: Hungary: Trade Statistics. – Global Resources Directory – <https://globaledge.msu.edu/countries/hungary/tradestats> – 2017. 03. 31.
- MIT 2016: Massachusetts Institute of Technology: Hungary. in: Observatory of Economic Complexity. – <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/hun/> – 2017. 03. 31.
- MTI 2016: Évi 2,3 milliárd forintot biztosít a kormány a Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítését koordináló vegyesvállalatnak. – Szegedma.hu, november 18. – <http://szegedma.hu/hir/szeged/2016/11/evi-23-milliard-forintot-biztosit-a-kormany-a-budapest-belgrad-vasutvonal-ujjaepiteset-koordinalo-vegyesvallalatnak.html?author=17> – 2017. 06. 16.

- NEMZETGAZDASÁGI MINISZTERIUM 2011: Külgazdasági Stratégia, május. – Pestmegye.hu. – [http://www.pestmegye.hu/images/2014/agazati\\_strategiak/Kulgaszdasagi\\_Strategia\\_2011.pdf](http://www.pestmegye.hu/images/2014/agazati_strategiak/Kulgaszdasagi_Strategia_2011.pdf) – 2017. 03. 31.
- NEMZETGAZDASÁGI MINISZTERIUM 2012: Wekerle Terv – A magyar gazdaság kárpát-medencei léptékű növekedési stratégiája. – NTH.gov.hu. – <https://www.nth.gov.hu/hu/media/download/261> – 2017. 03. 31.
- NEMZETGAZDASÁGI MINISZTERIUM 2014: Nemzeti Turizmusfejlesztési Koncepció – Erőt adó Magyarország – A versenyképes turizmus koncepciója 2014–2024. – NTH.gov.hu. – <https://www.nth.gov.hu/hu/media/download/260> – 2017. 03. 31.
- NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2012: Nemzeti energiastratégia 2030. – Kormány.hu. – <http://2010–2014.kormany.hu/download/4/f8/70000/Nemzeti%20Energiastrat%C3%A9gia%202030%20teljes%20v%C3%A1lltozat.pdf> – 2017. 03. 31.
- NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2014: Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. – Kormány.hu, augusztus. – <http://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%B1A-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf> – 2017. 03. 31.
- NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2015: Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2014–2025 kitekintéssel 2050-re. – Kormány.hu, február – <http://2010-2014.kormany.hu/download/7/ac/01000/M%C3%A1sodik%20Nemzeti%20%C3%89ghajlatv%C3%A1lltoz%C3%A1si%20Strat%C3%A9gia%202014-2025%20kitekint%C3%A9ssel%202050-re%20-%20szakpolitikai%20vitaanyag.pdf> – 2017. 03. 31.
- PAVLICSEVICS, D. 2016: The Geoeconomics of Sino–Serbian Relations: The View from China. – In: STANZEL, A. – KRATZ, A. – SZCZUDLIK, J. – PAVLICEVIC, D.: China's Investment in Influence: The Future of the 16+1 cooperation. – European Council on Foreign Relations
- PERGER A. 2017: Paks II.: Az évszázad rulettje. – HVG.hu, március 31. – [http://hvg.hu/gazdasag/20170321\\_Paks\\_II\\_Greenpeace-veszteseg\\_befektetes\\_kozpenz](http://hvg.hu/gazdasag/20170321_Paks_II_Greenpeace-veszteseg_befektetes_kozpenz) – 2017. 03. 31.
- PÉTI M. 2014: Magyarország Partnerségi Megállapodása 2014–20. – Falu Város Régió 2 p. 13.
- RHODIUM GROUP 2016: Reaching New Heights: An Update on Chinese investment into Europe. Baker & McKenzie – CICC. <http://www>.

- bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2016/03/reaching-new-heights/ar\_emea\_reachingnewheights\_mar16.pdf?la=en – 2017. 09. 30.
- STANZEL, A. 2016: Dividing Without Antagonising: China's 16+1 Image Problem. – In: STANZEL, A. – KRATZ, A. – SZCZUDLIK, J. – PAVLICEVIC, D.: China's Investment in Influence: The Future of the 16+1 cooperation. – European Council on Foreign Relations
- SZÉKELY-DOBY A. 2012: Technology Policy, R&D, and Innovation in China Traditional Approaches, and New Challenges. – In: PODRUZSIK SZ. – KERÉKES S. (szerk.): China – EU Cooperation for a Sustainable Economy. – Corvinus University of Budapest, Faculty of Business Administration, pp. 57–72.
- SZUNOMÁR Á. 2011: A magyar–kínai gazdasági kapcsolatok új szakasza: eredmények és várakozások. – *Külgazdaság* 55 (11–12)
- SZUNOMÁR Á. 2015: Blowing from the East. – *International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs*, 24/3
- TIANPING, K. 2015: The 16+1 Framework and Economic Relations Between China and the Central and Eastern European Countries. – CritCom (A Forum for Research and Commentary on Europe), 14<sup>th</sup> December. – <http://councilforeuropeanstudies.org/critcom/161-framework-and-economic-relations-between-china-and-ceec/> – 2017. 03. 31.
- TRACECA 2017: Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia: Welcome to TRACECA. – [www.traceca-org.org](http://www.traceca-org.org). – <http://www.traceca-org.org/en/home/> – 2017. 03. 31.
- TURCSÁNYI R. 2014: Central and Eastern Europe's courtship with China: Trojan horse within the EU? – Institute for Asian Studies. – [Asian.sk](http://www.asian.sk), 22<sup>nd</sup> January. – <http://www.asian.sk/wp-content/uploads/2014/08/china-cee.pdf> – 2017. 03. 31.
- VIDÉKFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2013: Nemzeti Vízstratégia a Vízgazdálkodásról, Öntözésről és Aszálykezelésről. – Élőtiszáért.hu, március. – [www.elotiszaert.hu/download.php?id=577](http://www.elotiszaert.hu/download.php?id=577) – 2017. 03. 31.
- ZELKI B. 2017: Csak Kínának éri meg a 750 milliárdos Budapest–Belgrád-vasútvonal. – [HVG.hu](http://hvg.hu), május 18. – [http://hvg.hu/gazdasag/20170518\\_budapest\\_belgrad\\_vasutvonal\\_750\\_milliard](http://hvg.hu/gazdasag/20170518_budapest_belgrad_vasutvonal_750_milliard) – 2017. 05. 31.

## Melléklet

A dokumentum neve	Elfogadva	Érvényes
<b>Átfogó hazai tervdokumentumok és operatív programok</b>		
<b>Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Konceptiója</b>	<b>2013</b>	<b>2020</b>
Baranya Megye Területfejlesztési Konceptió	2014	2020
Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Területfejlesztési Konceptiója	2013	2020
Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója	2014	2020
Budapest Területfejlesztési Konceptiója	2013	2020
<b>Csongrád Megye Területfejlesztési Konceptiója</b>	<b>2007</b>	<b>2020</b>
<b>Csongrád Megye Területfejlesztési Konceptiója</b>	<b>2014</b>	<b>2020</b>
Fejér Megye Területfejlesztési Konceptiója	2014	2020
Győr-Moson -Sopron Megye Területfejlesztési Konceptiója	2014	2020
Hajdú-Bihar Megyei Területfejlesztési Konceptió	2013	2020
Heves Megye Területfejlesztési Konceptiója	2014	2020
Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Területfejlesztési Konceptió	2014	2020
Komárom-Esztergom Megye Területfejlesztési Konceptió	2014	2020
Nógrád Megye Területfejlesztési Konceptiója	2013	2020
Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió	2013	2020
Somogy Megye Területfejlesztési Konceptiója	2014	2020
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Konceptió	2013	2020
Tolna Megye Területfejlesztési Konceptiója	2013	2020
Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója	2014	2020
Veszprém Megye Területfejlesztési Konceptiója	2013	2020
Zala Megye Területfejlesztési Konceptiója	2013	2020
Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program	n. a.	2020
Vidékfejlesztési Program	n. a.	2020
Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program	2013	2020
Integrált Közlekedés-fejlesztési Operatív Program	n. a.	2020
Közigazgatás- és Közszolgáltatás-Fejlesztési Operatív Program	n. a.	2023
Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program	n. a.	2020
Magyar Halgazdálkodási Operatív Program	n. a.	2020
Rászoruló Személyeket Támogató Operatív Program	2014	2020
Terület és Településfejlesztési Operatív Program	2015	2023
Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program	2016	2023

A dokumentum neve	Elfogadva	Érvényes
<b>Nemzeti Fejlesztés 2030. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció</b>	<b>2014</b>	<b>2030</b>
2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről	2003	n. a.
Magyarország Partnerségi Megállapodása a 2014–2020-as fejlesztési időszakra	n. a.	2020
<b>EU stratégiák</b>		
The European Union Global Strategy: How Best to Adapt to New Challenges?	2016	n. a.
<b>Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe</b>	<b>2016</b>	<b>n. a.</b>
Recommendations for the EU Global Security Strategy	n. a.	n. a.
Reconceptualising Sustainable Responses to the Refugee Crisis	2016	n. a.
<b>EU transznacionális és interregionális operatív programok</b>		
Central Europe Cooperating for Success	2012	2013
<b>Transnational Co-operation Programme for a European area in transition on the way to integration</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
ESPON 2013 Program	2007	2015
INTERACT 2007–2013	2007	2016
The Urban Development Network Programme URBACT II	2007	2017
European Territorial Cooperation – Adriatic–IONIAN Cooperation Programme	2015	2020
Cooperation Programmes under the European Territorial Cooperation Goal	2014	2023
European Territorial Cooperation 2014–2020 Interreg CENTRAL EUROPE Cooperation Programme	2014	2023
Danube Transnational Cooperation Programme	2014	2023
Cooperation Programmes under the European Territorial Cooperation Goal – ESPON	2014	2026
Cooperation Programmes under the European Territorial Cooperation Goal – INTERACT	2014	2023
Cooperation Programme document – INTERREG EUROPE	2014	2020
European Territorial Cooperation URBACT III OPERATIONAL PROGRAMME	2014	2020
Central Europe 2020 Operational Programme	2014	2020
<b>EU határmenti operatív programok</b>		
JOINT OPERATIONAL PROGRAMME of Estonia–Russia Cross-Border Cooperation	2014	2020



A dokumentum neve	Elfogadva	Érvényes
<b>IPA CBC HUNGARY–SERBIA PROGRAMME</b>	<b>2014</b>	<b>2020</b>
<b>Magyarország–Szlovákia–Románia–Ukrajna Határon Átnyúló Együttműködési Program</b>	<b>2007</b>	<b>2013</b>
<b>Hungary–Slovakia–Romania–Ukraine Cross-border Cooperation Programme</b>	<b>2014</b>	<b>2020</b>
LATVIA – RUSSIA Coss - Border Cooperation Programme	2014	2020
POLAND–RUSSIA CBC PROGRAMME	2016	2020
South-East Finland – Russia CBC	2014	2020
The ENI Cross-Border Cooperation Programme Poland – Belarus–Ukraine	2014	2020
<b>Európai makroregionális kezdeményezések</b>		
Framework Convention on the Protection and Sustainable Development of the Carpathians	2003	n. a.
Visions and Strategies In The Carpathian Area	2009	2020
Discussion paper „Towards a Macroregional Strategy for the Carpathian Area”	2011	n. a.
The Association of the Carpathian Euroregion Poland	2011	2013
„The Strategy of Regional Development of the Carpathians” Carpathian Horizon 2020	2015	2020
Investing in Sustainable Mountain Development	2016	n. a.
Guidelines and Rules of Procedure	2007	n. a.
2020 Vision – A Black Sea Dimension and the Role of the European Union in the Black Sea Region	2013	2020
A 2020 Vision for the Black Sea Region	2010	2020
<b>The European Union Strategy for the Baltic Sea Region</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>
Danube Transnational Programme 2014–2020	2014	2020
<b>Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>
<b>Hazai ágazati stratégiák</b>		
Magyar Nemzeti Társadalmi Felzárkózási Stratégia II.	2014	2020
<b>Külgazdasági Stratégia</b>	<b>2011</b>	<b>2015</b>
Közigazgatás- és közszolgáltatás fejlesztési stratégia	2015	2020
Kis- és középvállalkozások stratégiája	2013	2020
Fokoztatás a felsőoktatásban	n. a.	n. a.
Egészséges Magyarország 2014–2020	2014	2020
Az egész életen át tartó tanulás szakpolitikájának keretstratégiája a 2014/2020 közötti időszakra	2014	2020

A dokumentum neve	Elfogadva	Érvényes
Nemzeti Kutatás-fejlesztési és Innovációs Stratégia (2013–2020)	2013	2020
<b>Tudománypolitikai Stratégia (2014–2020)</b>	<b>2013</b>	<b>2020</b>
Sport XXI. Nemzeti Sportstratégia	2007	2020
Köznevelés-fejlesztési stratégia	2014	2020
<b>Nemzeti Energiastratégia</b>	<b>2012</b>	<b>2030</b>
Nemzeti Infokommunikációs Stratégia	2013	2020
<b>Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia</b>	<b>2014</b>	<b>2050</b>
Nemzeti Lelki Egészség Stratégia	2014	2020
Magyar Nemzetpolitika Stratégiai Kerete	2014	2020
Nemzeti Vidékstratégia	2012	2020
Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia	2013	2024
<b>Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia</b>	<b>2015</b>	<b>2025</b>
Nemzeti Ifjúsági Stratégia	2009	2024
<b>Nemzeti Környezetvédelmi Program</b>	<b>2014</b>	<b>2019</b>
<b>Nemzeti Turizmusfejlesztési Konceptió</b>	<b>2014</b>	<b>2024</b>
Semmelweis Terv az egészségügy megmentésére	2011	2018
Végzettség nélküli iskolaelhagyás elleni középtávú Stratégia	2014	2020
Nemzeti Vízstratégia a Vízgazdálkodásról, Öntözésről és Aszálykezelésről	2013	2027
<b>Kárpát-medencei és külföldi magyar dokumentumok</b>		
<b>Wekerle Terv</b>	<b>2012</b>	<b>2020</b>
A vajdasági magyar közösségek terület- és gazdaságfejlesztési stratégiája	n. a.	n. a.
A Nemzetegyesítés Fejlesztési Programja 2014–2020	2014	2020
Magyar Nemzetpolitika – A nemzetpolitikai stratégia kerete	n. a.	n. a.
Kárpát-haza Fejlesztési Konceptió 2030	2015	2030
<b>Kárpátalja gazdaságfejlesztési stratégiai terve</b>	<b>2013</b>	<b>n. a.</b>
Baross Gábor Terv	2014	n. a.
Mikó Imre Terv	2013	n. a.

3. melléklet. A feldolgozott dokumentumok listája (kiemelve azok, amelyekben található az Új Selyemútra vonatkozó közvetett utalás)



### **III. AZ ÚJ SELYEMÚT HÁTORSZÁGA: EGYES AKTUÁLIS TÁRSADALMI, GAZDASÁGI ÉS KÖRNYEZETI FOLYAMATOK KÍNÁBAN**

#### **III.1. Kína egyenlőtlenségének néhány dimenziója az OBOR kezdeményezés tükrében**

A 2013-ban útjára indított „One Belt, One Road” kezdeményezéssel Kína egyszerre több célt kíván elérni; alternatívát kíván nyújtani a meglévő regionális kereskedelmi egyezményeknek és pénzügyi rendszereknek, megalapozza, illetve megerősíti Kína Ázsián belüli vezetői ambícióit, segítségével Kína exportálni kívánja a belső fejlesztéspolitikáját, új forrásokat biztosítana a dinamikus növekedés számára, felvevőpiacot biztosít a túlkapacitások számára, valamint a belső és partmenti területek közötti társadalmi–gazdasági szakadékot is a kezdeményezés keretében megvalósuló fejlesztésekkel igyekszik betemetni (GRIEGER, G. 2016). Ez utóbbi cél explicit módon reflektál a Kína jelenleg talán legnagyobb komplex gazdasági és társadalmi problémájára az extrém mértékű jövedelmi és ehhez kapcsolódóan más dimenziókban is megnyilvánuló egyenlőtlenségekre. Kína ugyanis a Teng Hsziao-ping által meghirdetett gazdasági reformoknak köszönhetően a történelemben példátlan mértékű és időtartamú növekedést és felzárkózást valósított meg. Teng reformjaival Kína komparatív előnyeinek kihasználását, a gazdasági különbségek elfogadását, sőt ösztönzését szorgalmazta. Elképzelése az volt, hogy először egyes egyének és térségek számára kell lehetővé tenni, hogy gazdaggá váljanak, később pedig a gazdagságból és prosperitásból a többség is részesülhet. Ezt az elvet csak részlegesen sikerült megvalósítani. A növekedés gyümölcseiből ugyan a társadalom egésze részesedett (JORDÁN GY. 2007), e részesedés ugyanakkor rendkívül egyenlőtlenül oszlott meg, így a belső jövedelmi és egyéb dimenziókban megnyilvánuló egyenlőtlenségek is példátlan mértékben nőttek. Ennek következtében a jövedelmek szempontjából Kína a világ egyik legegénylőbb országából az az egyik legegénylőtlenebbé vált (CEVIK, S. – CORREA-CARO, C. 2015); 2008-ban a háztartási jövedelmek Gini-együtthatója 0,49 volt (RISKIN, C. 2014; LI, SH. 2016).

Az utóbbi években csökkenő, de még mindig kiugró érték, valamint a potenciálisan társadalmi elégedetlenségben és destabilizálódásban, ezáltal pedig a gazdaság meggyengítésében megnyilvánuló következmények a kínai vezetés figyelmét is felkeltették. Különösen a gazdaság egyéb gyengeségeivel, a növekedés lassulásával, illetve a túlkapacitások kialakulásával együtt tűnik hatalmas problémának az országot több dimenzióban is szétszabdáló egyenlőtlenség. A problémát felismerve hirdették meg a 2000-es évek közepén hatékonyság-növelés és növekedés elsődlegességének elvével szemben a harmonikus társadalom kialakítására való törekvés elvét, amely megvalósításában eddig –a jövedelmi és területi egyenlőtlenségek alakulását tekintve – legfeljebb csak részsikereket értek el. Az egy évtizeddel később meghirdetett Egy Út–Egy Övezet kezdeményezés eddig még csak nagyvonalakban felvázolt elképzelései megvalósulásuk esetén azonban hozzájárulhatnak a kínai vezetés számára kulcsfontosságú növekedés fenntartásához, valamint az infrastruktúra fejlesztése révén a regionális különbségek csökkentéséhez. Kérdéses azonban, hogy a Kínát több dimenzióban is jellemző egyenlőtlenségek érdemi csökkentéséhez, vagy a többi komplex probléma megoldásához elegendő-e az OBOR által generált további növekedés, és elérhetőség javítása, vagy ehhez a gazdaság- és társadalompolitika számos elemének korrekciójára, illetve a megkezdett reformok folytatására elmélyítésére is szükség van.

A jelen tanulmányban a Kínában uralkodó jövedelmi egyenlőtlenségek egyes dimenzióiról adunk áttekintést téma legfrissebb nemzetközi szakirodalmára támaszkodva. A város–vidék viszonylatban megjelenő egyenlőtlenséget külön kezeljük a területi egyenlőtlenség egyéb dimenzióitól, ezek közül pedig elsősorban a tartományok közötti, valamint régiók közötti egyenlőtlenségekre helyezük a hangsúlyt, és a jövedelmeken kívül más dimenziókban megnyilvánuló különbségekről is említést teszünk. A társadalmi instabilitásban megnyilvánuló következmények felvázolásán túlmenően röviden összegezzük az egyenlőtlenségek csökkentésére irányuló javaslatokat, amelyek között az OBOR kezdeményezést, mint egy átfogó fejlesztési keretrendszert is elhelyezzük. A jövedelmi egyenlőtlenségek alatt rendszerint az egy főre jutó háztartási

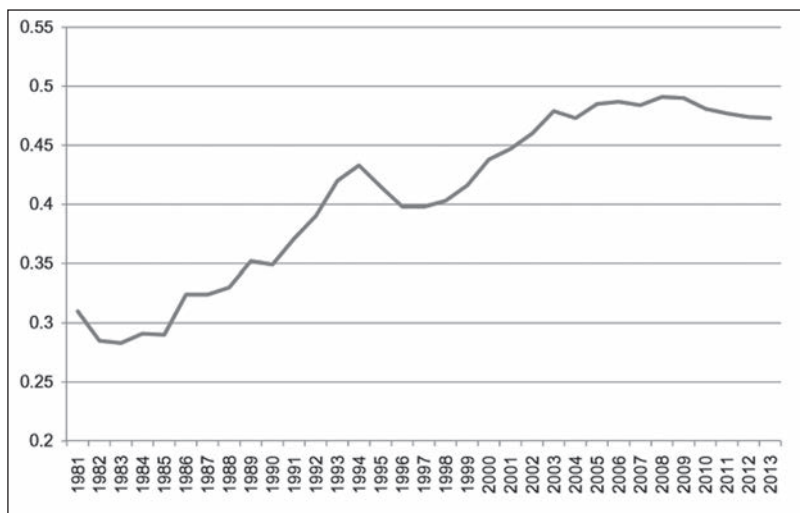
jövedelmek egyenlőtlenségeit értjük, amelyet a Gini-együtthatóval<sup>26</sup> fejezünk ki. Az ettől való eltéréseket külön jelezzük.

### **Országos szintű jövedelemi egyenlőtlenségek alakulása**

Kína a gazdasági reformok elindítását követően az egyik leggyorsabban növekvő gazdasággá vált a világon. Az egy főre jutó GDP éves átlagban 9–10 százalékkal növekedett az időszak alatt. A növekedéssel párhuzamosan a jövedelmi egyenlőtlenségek is szinte töretlenül emelkedtek. A Gini-együttható az 1981-es 0,31-ről 2008-ra 0,491-re nőtt (ZHOU, Y. – SONG, L. 2016). A jövedelmi decilisek alapján az látható, hogy 1988-ban a jövedelmi létra felső 10 százalékában lévő háztartások 7,3-szor több jövedelemmel rendelkeztek, mint a legalsó 10 százalék. Ez az arány 2002-re már 19-re nőtt. Ez a gyors növekedés Kínát Ázsia és a világ leegyenlőtlenebb országai közé helyezte (CEVIK, S. – CORREA-CARO, C. 2015; ZHOU, Y. – SONG, L. 2016). A 2000-es évek vége óta a redisztribúció kiterjesztésének és egyéb központi beavatkozásoknak köszönhetően azonban mérsékelt csökkenésnek indult az egyenlőtlenség; 2012-ben 0,474 volt a Gini-együttható értéke (ZHOU, Y. – SONG, L. 2016), amely azóta, a CIA World Factbook 2014-es becsült adatai alapján, tovább csökkent 0,469-re.

---

26 Gini-együttható (Gini-koefficiens vagy Gini-index) egy statisztikai mutató, amely a statisztikai eloszlások egyenlőtlenségét méri. Értékkészlete 0 és 1 között van. A 0 a teljesen egyenlő eloszlást jelenti, míg az 1 a teljes koncentrációt. Nevét kidolgozójáról, az olasz Corrado Giniről kapta.



62. ábra: A jövedelmi egyenlőtlenség alakulása Kínában a Gini-együttható alapján, 1981–2013.

*Forrás: LI, SH. 2016<sup>27</sup>*

Az egyenlőtlenség növekedése mögötti leginkább elterjedt magyarázat Kuznets közismert hipotézise, amely szerint a nemzeti jövedelem növekedésével párhuzamosan a jövedelmi egyenlőtlenség is nő egy bizonyos pontig, ahonnan pedig újra csökkenni kezd (KUZNETS, S. 1955). Az olyan átmeneti gazdasággal rendelkező országokban, mint Kína, a rendkívül alacsony hatékonyságú tervutasításos gazdaságról piaczgazdaságra történő átállás során a hatékonyság kerül előtérbe az erőforrások újraelosztásával szemben (KNIGHT, J. 2013a; ZHOU, Y. – SONG, L. 2016), amely az egyenlőtlenségek növekedésével jár. Ez a folyamat azonban sokkal erőteljesebb Kínában, mint amit a közgazdasági modellek vagy esetleg más kelet-közép-európai országok tapasztalatai előre vetítenének (BOURGUIGNON, F. 2015). Ez egyrészt annak köszönhető, hogy Kína nem a növekedés és felzárkózás neoklasszikus/neoliberális receptjét követte, hanem több szempontból is a saját útját járta. A privatizációt és liberalizációt nem úgy hajtotta végre és az intézményeit sem úgy

<sup>27</sup> Adatok forrása: az 1986 és 2001 közötti adatok (RAVALLION, M. – CHEN, SH. 2004); 2002-es adatok (GUSTAFFSON, B. A. et al. 2008); 2003 és 2013 közötti adatok (Kínai Statisztikai Hivatal)



működteti, ahogy az általánosan elfogadott dogma, a Washingtoni Konszenzus előírja. Mindennek ellenére a saját és sajátos modelljével, amelyre néhányan Pekingi Konszenzusként is hivatkoznak, történelmi léptékű felzárkózást sikerült megvalósítania. (KOCHANOWICZ, J. et al. 2008). E sajátos út következménye is lehet, hogy az egyenlőtlenségek sem modellszerűen alakultak és a kezdeti – előre jelezhető növekedés után – nem csökkentek. Riskin habár nem veti el teljes egészében a Kuznets-modellt, ugyanakkor ő is inkább a központi gazdaság és társadalompolitikai intézkedések hatását hangsúlyozza, amelyek közül a hukou-rendszert, és a regionális, partmenti területekre, illetve városokra fókuszáló fejlesztési lépéseket emeli ki (RISKIN, C. 2014). Shi Li ugyanakkor teljes mértékben elveti a kínai folyamatok a Kuznets-moddellel történő leírását (LI, SH. 2016). Véleménye szerint a jövedelemeloszlásnak sajátos karakterisztikája van, amelynek meghatározásához külön elemezni kell az egyenlőtlenség három, vidéki területeken belüli, városi területeken belüli, valamint városi és vidéki területek közötti komponensét. A növekedés sajátosságain túlmenően az átmenet sajátosságait és a jövedelemeloszlást befolyásoló egyéb politikák hatásait is figyelembe kell venni.

A reforméra második felében a jövedelem funkcionális megoszlásának változása egyre inkább meghatározóvá vált a jövedelmi egyenlőtlenségek alakításában (ZHOU, Y. – SONG, L. 2016). Ebben az időszakban új, a jövedelmi eloszlást erősen befolyásoló politikák jelentek meg, amelyek eredményeként a háztartási jövedelmek aránya 50 százalék alá esett a GDP-ben, ami a fogyasztás csökkenését is maga után vonta. Ezzel párhuzamosan a tőkebefektetések és a nettó export aránya nőtt, csakúgy, mint a feldolgozóiparé. A betéti kamatok mesterségesen alacsony, sokszor az infláció alatti szinten tartása pedig hatékonyan átcsoportosította a jövedelmet a háztartásoktól a bankok és nagyvállalatok felé. A profitból származó jövedelmek aránya, amelyet a mesterségesen olcsó tőke fűtött, megugrott, és a tőkeintenzív technológiáknak kedvező gazdasági környezet miatt lényegesen gyorsabban nőtt a munkajövedelmeknél (RISKIN, C. 2014). Mivel a tőke megoszlása eredendően egyenlőtlenebb, mint a munkából származó jövedelemé, ezért ez az egyenlőtlenség növekedését eredményezte. Az elmúlt néhány év folyamatai azonban irányváltást sejtetnek, legalábbis a feldolgozóipar vonatkozásában, ahol a 2005-

ös 46,4 százalékról 2012-re 55,3 százalékra nőtt a munkajövedelmek aránya a feldolgozóipari hozzáadott értékben, bár ebben a változásban a statisztikai módszertan változása is szerepet játszhat (ZHUANG, J. – LI, SH. 2016).

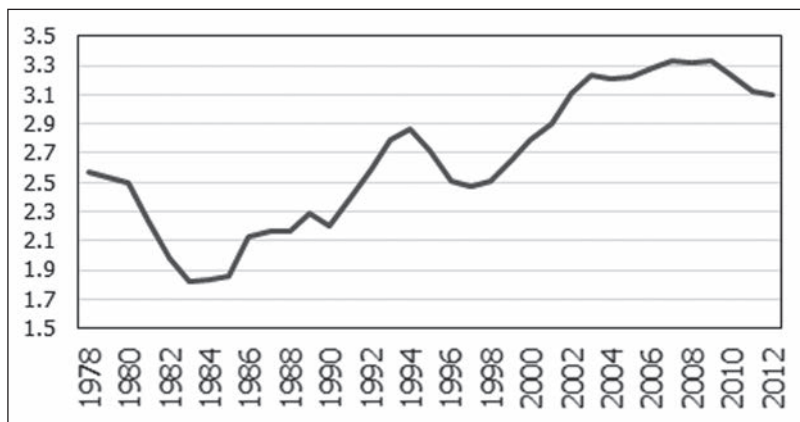
A jövőben várhatóan három, alapvetően a kiegyenlítődé irányába ható folyamat határozhatja meg az egyenlőtlenség alakulását (KNIGHT, J. 2013a). Az egyik az, hogy Kína lassan eléri az ún. Lewis-fordulópontot, ahol a vidéki munkaerő-többlet olyan mértékben lecsökken, hogy a városokba áramlásának üteme már csak magasabb bérekkel tartható fent, ami a munkaerőpiac szorosabbá válását eredményezi a városi térségekben (ZHUANG, J. – LI, SH. 2016). Ennek mára 2000-es évek óta látható a jelei, hiszen a tengerparti tartományokat már azóta is munkaerőhiány jellemzi (ASIAN DEVELOPMENT BANK 2012). A partmenti területek erőforrásai szűkösebbé válásának további következménye a növekedés területi dekoncentrációjának elindulása, a parttól távolabbi területek felértékelődése is. Végezetül pedig a társadalmi elégedetlenség növekedésétől és destabilizálódásától való félelem olyan korrekciókra lépésekre kényszerítheti a kínai vezetést, amelyek alapvetően az egyenlőtlenség csökkentését, leszakadó térségek, csoportok felzárkóztatását eredményezheti.

## **Az országos szintű egyenlőtlenségeket meghatározó három dimenzió**

### *Város–vidék egyenlőtlenség*

Kína vidéki és városi területei közötti jövedelmi különbség az egyik legnagyobb a világon, amely egyrészt a tervutasításos, nehézipar-fejlesztésre koncentráló gazdaság öröksége, másrészt ugyanakkor az átmenet során alkalmazott gazdaságpolitika nemcsak fenntartotta, de el is mélyítette a már kialakult törésvonalakat (LI, SH. 2016), és az elmúlt évek konszolidációja ellenére továbbra is e dimenzió felelős a Kínán belüli egyenlőtlenségek jelentős részéért (RISKIN, C. 2014). A reformok kezdete óta eltelt kb. 40 évben a város–vidék közötti jövedelmi egyenlőtlenség többször jelentős mértékben csökkent, ugyanakkor összességében emelkedő tendenciát mutatott, hiszen az 1978-as kb. 2,6 szoros város–vidék jövedelem arány 2012-

ben néhány évnyi csökkenést követően 3,1 volt a hivatalos statisztikák alapján.



63. ábra: A városi és vidéki jövedelmek arányának változása<sup>28</sup>, 1978–2013.

Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA adatai alapján a szerző számításai

Az 1980-as évek elején a reformok kezdeti, vidéki térségekre koncentráló hulláma eredményeként az arány 1985-re rekordalacsony értéket ért el (1,8). Azóta, egy rövidebb időszakot leszámítva szinte folyamatosan emelkedett az arány, amely 3,3-as értéken tetőzött 2006 és 2009 között (ZHOU, Y. – SONG, L. 2016). Más adatforrások<sup>29</sup> alapján ebben az időszakban a városi jövedelmek 4,1-szeresen haladták meg a vidéki jövedelmeket (KNIGHT, J. 2013a; RISKIN, C. 2014). Ez a mértékű egyenlőtlenség Kína egésze jövedelmi egyenlőtlenségeinek csaknem a felét tette ki. Amennyiben az árkülönbségeket is figyelembe vesszük, úgy az érték 2,9-re csökken, a hozzájárulás pedig 41 százalékra (KNIGHT, J. 2013a; RISKIN, C. 2014). John Knight szerint azonban nem csak az árak különbségeit kell figyelembe venni, hanem azokat a városokban élő lakosságnak kedvező politikákat, amely az árkülönbségekkel ellentétben tovább nyitják az ollót a két terület jövedelmei között (KNIGHT, J. et al. 2010 idézi: KNIGHT, J. 2013a).

<sup>28</sup> A számítás a városok esetében az egy főre jutó rendelkezésre álló jövedelem, a vidéki jövedelmek esetében pedig az egy főre jutó nettó jövedelem alapján történt.

<sup>29</sup> Ez az érték a China Household Income Project felmérésén alapul.

### *A hukou-rendszer*

E politikák és a város–vidék megosztottság alapját a hukou-rendszer jelenti. A háztartási regisztrációs rendszert az 1950-es években hozták létre azzal a céllal, hogy megakadályozzák a vidéki népesség városokba áramlását (JORDÁN GY. 2007). A tőkeigényes nehézipar-fejlesztésre koncentráló gazdaságfejlesztési politikát ugyanis egy olyan óriási munkaerőkapacitással rendelkező agrártársadalomban hajtották végre, amelynek elkerülhetetlen következménye lett volna a vidéki népesség tömeges városokba áramlása. Ezt a célt a szigorú nyomon követés és nyilvántartás mellett a migráció korlátozásával lehetett elérni. A migráció hiánya miatt a városi lakosság már alaptól kedvező helyzetbe került, hiszen mentesült verseny kényszerétől és következményeitől, ezt azonban az állam tovább fokozta azzal, hogy a regisztrációhoz kötötte az állampolgároknak járó juttatásokat és lehetőségeket is (RISKIN, C. 2014). Miközben a városi lakosság számára egy, a bölcsőtől a sírig tartó, lakhatási támogatást, oktatást, egészségügyi ellátást, közlekedési támogatást és ételmezőellátást is magában foglaló, főként az állami vállalatok keretei között működő szociális védőháló („vas rizsasztályát”) biztosított, a vidéki lakosság ezzel szemben még a létfenntartás garanciáját sem kapta meg, és a természeti csapásokat leszámítva az ott élők csak a saját erejükre támaszkodhattak (JORDÁN GY. 2007; RISKIN, C. 2014).

A hukou-rendszer következményeként tulajdonképpen egy duális társadalom alakult ki, amely adminisztratív és területi szempontból is hierarchikusan tagolttá vált: a hierarchia a tetején a városok, a végén pedig a népesség nagyobb részét tömörítő falvak álltak (JORDÁN GY. 2007). A rendszer szigorú azóta több lépcsőben enyhült és a gazdaság igényeivel összhangban a lakosság városokba áramlása is megindult, de a regisztráció intézménye még ma sem teszi lehetővé, hogy a városokba költöző vidéki lakosság teljes jogú állampolgárokként ugyanazokat az egészségügyi ellátásokat, nyugdíjat vagy oktatást vegyék igénybe, mint a városi regisztrációval rendelkező társaik. A rendszer rugalmatlansága továbbá statisztikai problémákat is generál, hiszen Kína statisztikai rendszere számos esetben továbbra is a regisztrált népesség, nem pedig a lakónépesség alapján számítja az adatokat, vagyis figyelmen kívül hagyja a vidéki regisztrációval rendelkező, városokban élő lakosságot, amely jelentős torzításokat eredményez az adatokban (LI, CH. – GIBSON, J. 2013). A hukou-rendszerrel lásd még a III.2. A kínai urbanizáció jellegzetességei című fejezetet (KOCIS J. B. – KÁLLAI B. – REZA-MOAZEN Á. 2017).

Ez a megállapítás rámutat a Kína egyenlőtlenségeit legnagyobb mértékben meghatározó folyamatokra, amelyek azokat a vidéki vagy éppen városoknak kedvező gazdaság és társadalompolitikai

intézményeket és lépéseket jelentik (LI, SH. 2016), amelyek alkalmazásától függően a város–vidék közötti jövedelmi, illetve más egyéb dimenziókban megnyilvánuló egyenlőtlenség csökkent, illetve nőtt, kijelölve ezáltal a pályát az országos szintű egyenlőtlenség alakulásának is.

A reformidőszak elején bekövetkezett csökkenés mögött a vidéki jövedelmeket alapvetően meghatározó mezőgazdaság reformjai álltak, amelyek keretében jelentősen növelték a mezőgazdasági termékek árát, valamint a kollektivizált gazdálkodás helyett a családi termelési felelősségi rendszerre álltak át, amely a hatékonyság drámai emelkedését, a két tényező együtt pedig a vidéki lakosság jövedelmeinek gyors és jelentős növekedését vonta maga után (RISKIN, C. 2014; LI, SH. 2016; ZHOU, Y. – SONG, L. 2016). Ennek köszönhetően a kezdeti 2,6-szoros város–vidék jövedelemarány 1983-ra 1,8-re csökkent.

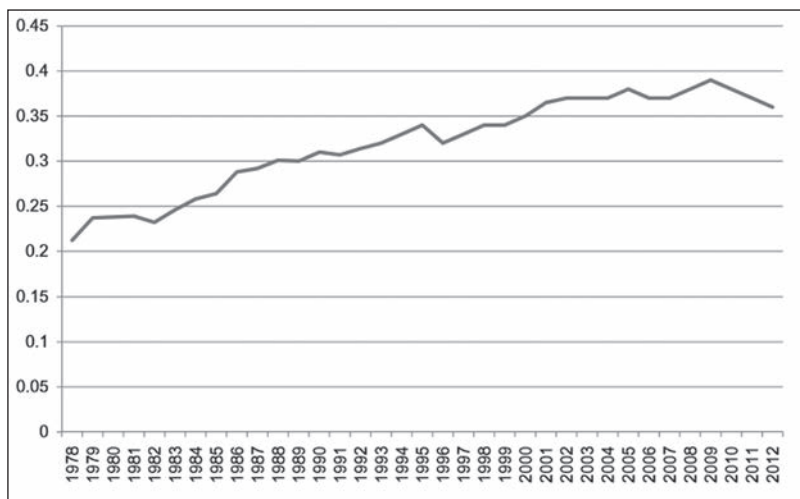
1985-ben azonban trendforduló következett be, és a két jövedelemkategória, illetve térségtípus közötti olló ismét nyílni kezdett. A központi politikák fókuszsa a kivételes és rövid időszakot követően ismét a városok irányába fordult, amely következtében az ott élők jövedelme gyorsabban nőtt, mint a vidéken lakóké. Valójában azonban a városi jövedelmek növekedése alapvetően összhangban volt a gazdaság növekedésével, a vidéki jövedelmek növekedésének üteme volt az, ami elmaradt ettől (LI, SH. 2016). Ennek hátterében ismét a vidéki térségeket közvetve vagy közvetlenül hátrányosan érintő politikák álltak (LI, SH. 2016). A tervutasításos gazdaságban szigorúan korlátozott migráció munkaerőfelesleget teremtett a vidéki térségekben és csökkentette a jövedelem növelésének esélyét. Az állam emellett nem helyezett megfelelő hangsúlyt a vidéki térségek társadalmi fejlődésébe, a humán erőforrás fejlesztésébe. Különösen a városi térségekkel való összevetetésben volt elégtelen a társadalombiztosítás, az egészségügy színvonala és egyáltalán az elérhetősége, valamint ugyanez az állapot jellemezte az oktatást is. Amellett, hogy a vidéki területeken élők a jövedelemtermelési képességüket, lehetőségeiket meghatározó feltételekben mennyiségileg és minőségileg is jelentős hátrányt szenvedtek, a kötelezettségeik is lényegesen nagyobbak voltak a városi területeken élőkétől (KNIGHT, J. 2013a; LI, SH. 2016). A mezőgazdasági adók 2007-es teljes eltörlése előtt a kínai adórendszer erősen regresszív és minden társadalmi igazságosságot nélkülöző rendszer volt, amelyben

az alacsony jövedelemű vidéki háztartásoknak kellett a legnagyobb terhet cipelniük, ezáltal a rendszer nem csak a város–vidék közötti egyenlőtlenséget növelte, hanem a vidéki területeken belülieket is (LI, SH. 2016). 1988-ban a vidéki lakosság átlagos adóterhelése 5 százalék, 1995-ben 5,3 százalék volt, amely a mezőgazdasági adók eltörlése következtében 2007-ben már csak 0,3 százalék volt (ZHOU, Y. – SONG, L. 2016). Ez a lépés szignifikáns mértékben hozzájárult a szegénység csökkentéséhez, a vidéki területeken belüli egyenlőtlenségre csekély hatást gyakorolt, ugyanakkor az országos szintű egyenlőtlenség csökkentéséhez hozzájárult a város–vidék közötti jövedelmi rés szűkítésével (ZHOU, Y. – SONG, L. 2016).

A 2000-es évek közepétől a kínai vezetés fokozatosan egyre nagyobb hangsúlyt helyezett és egyre több forrást koncentrált a vidéki területen élők problémáinak kezelésére; 2004 és 2011 között évente 30 százalékkal nőttek a központi vidékfejlesztési források. Ezzel párhuzamosan a vidéki lakosság terhei is csökkentek, több erősen regresszív adónemet eltöröltek. 2005-ben részlegesen, majd 2007-ben az összes vidéki területen kivezették az alapfokú oktatás tandíját, amely a vidéki háztartások legszegényebb ötödének a legnagyobb terhet jelentette, amelyre a jövedelmük negyedét költötték (KNIGHT, J. 2013a). Mindennek ellenére azonban továbbra is óriási a szakadék a városi és vidéki területek oktatásának színvonalában és elérhetőségében (ZHOU, Y. – SONG, L. 2016), ami tekintettel az oktatás jövedelemtermelésben betöltött szerepére, növeli az egyenlőtlenség újratermelésének kockázatát.

### *A vidéki területeken belüli egyenlőtlenségek*

A vidéki területeken belüli egyenlőtlenség reforméra alatti trendjére összességében a számottevő emelkedés jellemző, amelyben csak egy-egy rövidebb csökkenő szakasz jelentett törést. A reformok kezdetén a vidéki térségeket a városinál magasabb egyenlőtlenség jellemezte (1979-ben 0,24) amely a természeti erőforrások egyenlőtlen eloszlása, kulturális tradíciók, a nem mezőgazdasági szektorok eltérő fejlődése és a nemzetközi piacokhoz való hozzáférés különbözősége alakította ki (LI, SH. 2016).



64. ábra: A jövedelmi egyenlőtlenségek alakulása Kína vidéki területein belül a Gini-együttható alapján, 1978–2012.

*Forrás:* Annual Report of Household Income Distribution in China 2012 adatai alapján  
LI, SH. 2016

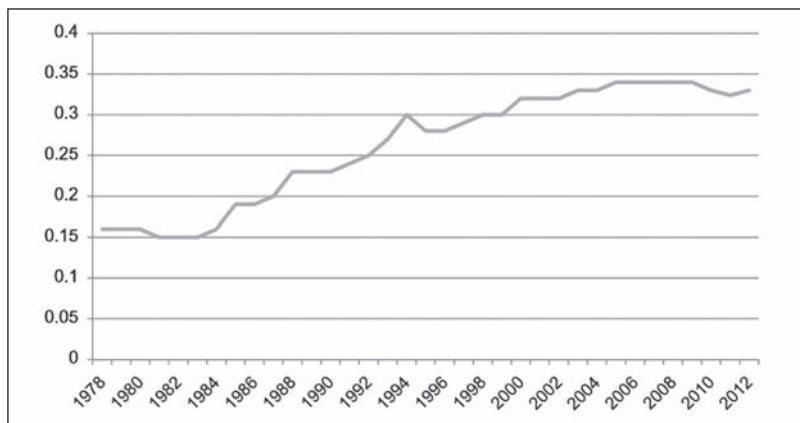
A reformok kezdeti hulláma azonban elsősorban a vidéki területekre fókuszált, így a vidéki háztartások jövedelmének jelentős megugrásával, ugyan kisebb mértékben, de az egyenlőtlenség is csökkent. Az 1979 és 1982 közötti időszakban 1 százalékponttal csökkent a Gini-együttható, miközben az egy főre jutó háztartási jövedelem reálértéken 61 százalékkal nőtt (LI, SH. 2016). 1983-tól kezdve azonban 10 éven keresztül tartó, évente 1 százalékpontos emelkedés volt jellemző, amely a nem mezőgazdasági szektorok és vállalatok és vállalkozások kiegyensúlyozatlan fejlesztésére volt visszavezethető. Az 1980-as évek közepétől ugyanis elkezdődött a nem mezőgazdasági szektorok fejlesztése, amely hatására a vidéki vállalatok ebben az időszakban kétszer olyan gyorsan, évi 18 százalékkal növekedtek, mint az állami vállalatok, egy évtized elteltével pedig már közel 130 millió főt foglalkoztattak, és az ipari teljesítményhez és jelentős mértékben, annak egynegyedével járultak hozzá (JORDÁN Gy. 2007). Megjelenésük és felívelésük tehát új munkalehetőségeket és magasabb béreket jelentett a vidéki lakosság számára. Ez elsősorban a mezőgazdaságból és nem mezőgazdaságból élő vidéki háztartások között növelte az egyenlőtlenségeket, ugyanakkor mivel az iparfejlesztésnek erős területi karaktere is volt a területi egyenlőtlenségek növekedéséhez is hozzájárult (LI, SH. 2016). A nem mezőgazdasági



szektorok megjelenése mellett a fokozatosan meginduló migráció is bővítette a vidéken élők jövedelemtermelési lehetőségeit, ugyanakkor a jövedelmi egyenlőtlenséget növelte. A migrációnak ugyanis jelentős költségei voltak, amelyeket csak az egyébként is kedvezőbb jövedelmi helyzetben lévő vidéki lakosok tudtak finanszírozni, akik visszautalásaik révén tovább mélyítették a mezőgazdaságból és nem mezőgazdaságból élő vidéki lakosság közötti egyenlőtlenséget (LI, SH. 2016; ZHOU, Y. – SONG, L. 2016). Ezt a növekedést egy rövidebb, a mezőgazdasági árak újbóli emelkedésére visszavezethető visszaesés törte meg 1996 és 1997 között. Az 1990-es közepe vége óta azonban ismét egy lassabb, néhol stagnálással is jellemezhető, de átlagosan éves szinten 0,5 százalékpontos növekedési szakasz kezdődött, amely a 2000-es évek vége óta a növekvő redisztribúciónak, valamint a vidéki térségeket érintő hátrányos megkülönböztetés fokozatos eltörlésének köszönhetően az egyenlőtlenség csökkent a vidéki területeken belül (LI, SH. 2016).

#### *A városi területeken belüli egyenlőtlenségek*

A városi területeken belül is hasonlóan alakult a jövedelmi egyenlőtlenség trendje, mint a vidéki területeken; 1978 és 2012 között évente 0,6 százalékponttal 0,16-ról 0,34-re emelkedett a Gini-együttható értéke.



65. ábra: A jövedelmi egyenlőtlenségek alakulása Kína városi területein belül a Gini-együttható alapján, 1978–2012.

*Forrás:* Annual Report of Household Income Distribution in China 2012 adatai alapján  
LI, SH. 2016

1984 és 1994 között egy jelentős megugrás volt tapasztalható, ami az állami vállalatok reformjára vezethető vissza. A reform keretében, az ösztönzők létrehozása és a hatékonyság növelése érdekében bevezetették a teljesítményhez kötött bérezést, amely hatására a bérjövdelem aránya az összes jövedelmen belül nőtt, az eloszlása pedig egyenlőtlenebbé vált (LI, SH. 2016). Az ázsiai pénzügyi válság, valamint a WTO-csatlakozás után új emelkedő szakaszába lépett a városi egyenlőtlenség. 1998 és 2010 között a városi háztartási jövedelmek egyenlőtlensége 20 százalékkal nőtt. Ennek hátterében az állt, hogy a gyors gazdasági növekedés emelte az oktatás megtérülését a városi területeken belül, így a képzett és kevésbé képzett lakosság közötti jövedelmi szakadék szélesebbé vált (LI, SH. 2016).

A reformok előtti időszakban a városi területek gazdaságát a szigorú állami kontroll és az egyenlőségre való törekvés jellemezte. Az állam az elveit kontroll nélkül ültethette át a gyakorlatba, melynek emblemikus fejezetét a Kulturális Forradalom jelentette. Az egyenlőségre való törekvés jegyében csökkentették a fizikai és szellemi munkát végzők jövedelme közötti különbséget (JORDÁN GY. 2007), amelyet a tanulás és képzettség megtérülésének csökkentésével értek el. A teljes foglalkoztatottság megvalósítása és a munkanélküliség megszüntetése érdekében az állami vállalatokra, állami intézményekre a szükségesnél lényegesen nagyobb létszámú munkaerő alkalmazását kényszerítették, ami a szocialista gazdaságokból jól ismert „kapun belüli munkanélküliséget” eredményezett. Ezek az állami vállalatok tulajdonképpen egy „mini jóléti államként” működtek (JORDÁN GY. 2007) és biztosították a városi lakosság részére az ún. „vas rizsestálkát”, amely egy bölcsőtől a sírig tartó szociális ellátási csomagot jelentett, beleértve a lakhatást, orvosi ellátását, nyugdíjat, gyermekgondozási támogatásokat (JORDÁN GY. 2007; RISKIN, C. 2014). Mindezek hatására 1978-ban a városi területeken belüli egyenlőtlenség mindössze 0,16 volt, amely nem csak Kínában számít rekordalacsonynak, de nemzetközi összehasonlításban is kiemelkedő (LI, SH. 2016). A reformok azonban gyökeres fordulatot hoztak a városok gazdaságában, városi lakosság életében. Az állami tulajdonú vállalatok privatizációjával megindult a privát szektor gyors fejlődése, amely immáron a piaci mechanizmusok szerint határozta meg a béreket, és lehetőség nyílt a differenciált bérezést ösztönzőként alkalmazni. Ez átszívargott az állami vállalatok és intézmények bérezési gyakorlatába

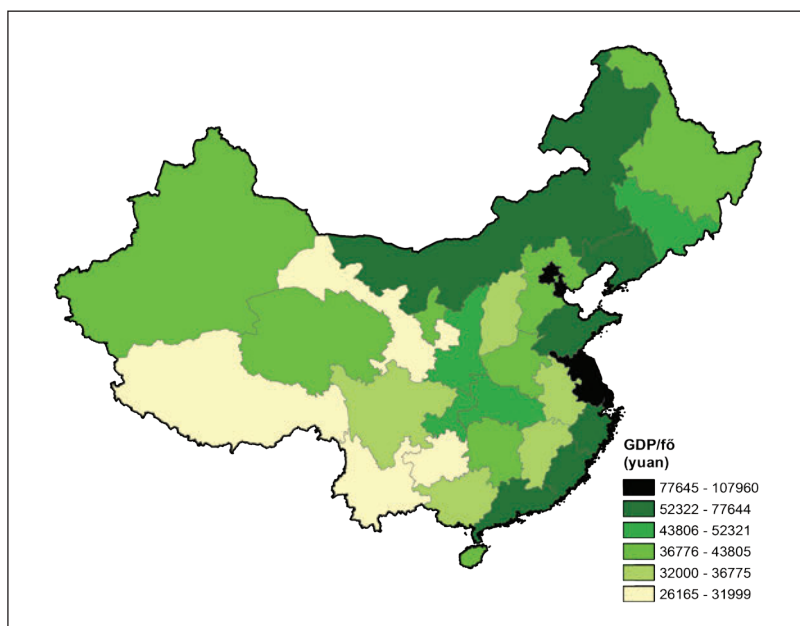
is. A piaci mechanizmusok lehetővé tették a hatékony üzemméret létrehozását is, vagyis az elbocsátásokat, amelyek a munkanélküliség drasztikus megemelkedését eredményezték (JORDÁN Gy. 2007; LI, SH. 2016.). A munkanélküliség a városi területeken belüli egyenlőtlenség növekedésének legerősebb motorjává vált (LI, SH. 2016). Amellett, hogy a városi lakosság jelentős hányada vált munkanélkülivé, a korábbi, állami vállalatok által biztosított társadalombiztosítási rendszer felbomlása tovább növelte kiszolgáltatottságukat és a szegénységi kockázatukat. Ennek kompenzálására indították el 1999-ben a „Minimum Livelihood Guarantee Scheme-t” hétköznapi nevén di bao programot, amely célja egy minimum jövedelem biztosításán keresztül elsősorban a városi szegénység csökkentése volt (CHEN, SH. et al. 2006). Célcsoportját a nyugdíjellátásban nem részesülő idősek, gyerekek és munkanélküliek jelentették, 2003-ban már a városi lakosság 6 százaléka részesült az ellátásban, amit 2007-től a vidéki területekre is kiterjesztettek (CHEN, SH. et al. 2006).

A városi területeken belüli egyenlőtlenség növekedésének fontos eleme a tanulás és képzettség növekvő egyéni hozadéka. A piaci mechanizmusok működésbe lépésével, a tanulással, a képzettség növelésével elérhető bérprémium is növekedni kezdett (LI, SH. 2016). A főiskolai diplomával elérhető bérprémium az általános iskolai végzettséghez képest az 1988-as 9 százalékról 1995-re, 39 százalékra, 2002-re pedig 88 százalékra nőtt (KNIGHT, J. 2013a). Juzhong Zhuang és Shi Li ugyanakkor hangsúlyozzák, hogy az empirikus bizonyítékok alapján az elmúlt néhány évben a képzettséghez köthető bérprémium stagnál, illetve csökken; mivel a magas képzettséget igénylő szektorokban lassabban nőnek a bérek, mint az alacsonyabb képzettséget igénylőkben (ZHUANG, J. – LI, SH. 2016). 2011-ben az utóbbiban közel 20 százalék volt az átlagos bérnövekedés, a magasabb képzettséget igénylő szektorokban mindössze 14 százalék körül. Az egyenlőtlenség növekvő tendenciáját erősítette továbbá a diszkrimináció és szegmentáció különböző formáinak (pl. nemi, társadalmi kapcsolatok szerint, regisztrációs státusz szerint stb.) elterjedése (KNIGHT, J. 2013b) is.

## **Területi egyenlőtlenségek**

Kínát méreténél, diverzitásánál, történelménél fogva, valamit az átmeneti és fejlődő státusa miatt a területi fejlődés jelentős

egyenlőtlenségei jellemezik. (LIAO, F. H. – WEI, Y. D. 2016). A területi egyenlőtlenségek megnyilvánulnak a gazdasági aktivitás volumenében, minőségében, a természeti erőforrások adottságaiban, a helyi piaci intézményekben, helyi politikákban és a jövedelmi szintet, illetve gazdasági növekedést meghatározó számos egyéb tényezőben (ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012). A jövedelem területi egyenlőtlenségei a Kínán belüli jövedelmi egyenlőtlenségek, több mint 50 százalékaért felelős (2007-es adatok szerint), amely a legmagasabb arány Ázsián belül (ASIAN DEVELOPMENT BANK 2012). Valójában a területi egyenlőtlenségek közé tartozik a fentebb tárgyalt városi és vidéki területeken közötti egyenlőtlenség is, azonban ebben a fejezetben elsősorban az interregionális és interprovinciális, azaz a régiók közötti és a tartományok közötti egyenlőtlenség vizsgálatára helyezzük a hangsúlyt.



66. ábra: A gazdasági fejlettség regionális különbségei Kínában az egy főre<sup>30</sup> jutó GDP alapján, 2015.

Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA

<sup>30</sup> Lakónépesség alapján

2015-ben a háztartások egy főre jutó rendelkezésre álló jövedelme Sanghajban 498 627 jüan volt, miközben Kanszuban 13 466, Tibetben pedig 12 254 jüan (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA honlapja)<sup>31</sup>. Hasonló különbségek figyelhetők meg a társadalmi mutatók esetében is. A HDI értéke a legfejlettebb kínai tartományokban Pekingben Sanghajban 0,869 és 0,852 volt, amely közepesen fejlett európai országokkal van azonos szinten, és még Magyarországot is megelőzik, miközben a rangsor legvégén álló Jünnan és Tibet tartományokban 0,668 és 0,600 volt a HDI értéke, amely már a Dél-afrikai Köztársaság és Vanuatu szintjén van (UNDP 2016). A GDP-vel kifejezett gazdasági fejlettség tekintetében az élenjáró Tiencsin tartományban 107 960 míg a legfejletlenebb Kanszu tartományban 26 165 jüan volt az egy főre jutó bruttó hazai össztermék értéke (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA honlapja)<sup>32</sup>.

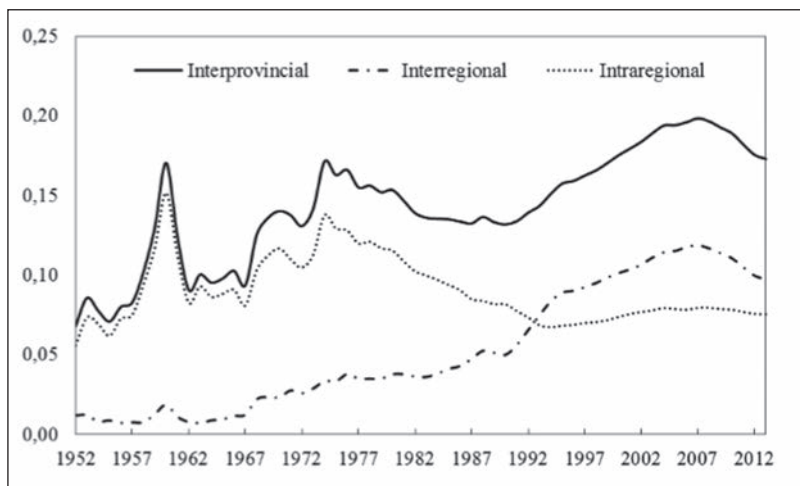
Az egyenlőtlen területi fejlődés, különösen a belső és partmenti területek közötti különbség már a népköztársaság létrehozása előtt is jelen volt (LIAO, F. H. – WEI, Y. D. 2016), de a maói éra egyenlőséget hirdető, ám megvalósításában eltérő gazdaságpolitikája sem enyhítette a különbségeket. Ekkor ugyanis a nehézipari fejlesztésekre helyezték a gazdaságpolitika hangsúlyát, amelyek azonban figyelmen kívül hagyták Kína adottságait. Ezt a diszkrepanciát a nyersanyagok árának mesterségesen alacsonyan tartásával próbálták ellensúlyozni, így ezeket a fejlesztéseket valójában azok a nyersanyagban gazdag belső és nyugati területek finanszírozták, akik e fejlesztések pozitív hatásaiból nem, vagy csak kismértékben részesültek (JORDÁN GY. 2007).

A reforméra alatt zajlott folyamatokról, különösen a konvergencia vagy divergencia meglétéről azonban sokáig nem volt és talán ma sincs egyértelmű konszenzus a téma művelő között (WEI, Y. D. 2002), amely a rendelkezésre álló adatok szükségére, eltérő értelmezésekre (LI, CH. – GIBSON, J. 2013), valamint az eltérő területi dimenzió alkalmazására (WEI, Y. D. 2002) vezethető vissza. Kína területi egyenlőtlenségei ugyanis eltérő folyamatokat mutatnak attól függően, hogy mely területi szinteken (pl. regionális, tartományok közötti, tartományokon belüli stb.) vizsgáljuk őket (WEI, Y. D. 2002). A tartományok közötti egyenlőtlenség például jelentősen fluktuált a reformidőszak előtt és alatt

31 <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsjs/2016/html/0618EN.jpg> – 2017. 06. 30.

32 <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsjs/2016/html/0310EN.jpg> – 2017. 06. 30.

egyaránt, 2013-ra pedig az 1960-ban mért szintet érte el. Ezzel szemben Kína három makrorégiója (Kelet, Közép, Nyugat) közötti egyenlőtlenség a reformok óta folyamatosan, az 1990-es évektől pedig ugrásszerűen nőtt, amelyet a 2000-es évek végétől egy csökkenő szakasz követett. Az egyes régiókon belüli (intraregionális) egyenlőtlenségek ugyanakkor jelentősen csökkentek a reforméra alatt, az 1990-es évek elejétől pedig az interregionális egyenlőtlenségek már meghaladták a régiókon belüli egyenlőtlenségek mértékét (LIAO, F. H. – WEI, Y. D. 2016).



67. ábra: A tartományok közötti egyenlőtlenség dekompozíciója a Theil-index<sup>33</sup> alapján, 1952–2013.

Forrás: LIAO, F. H. – WEI, Y. D. 2016

Gyuris Ferenc az egy főre jutó GDP azonos osztásközzel operáló térképes ábrázolása alapján elsősorban az interregionális

33 Redundancia-mutató, vagy Theil-index az entrópia koncepciójára épülő (területi) egyenlőtlenségi mutató, amely a vizsgált ismerv össz volumenéből való részesedéseket méri (NÉMETH N. 2005, p. 114.). Minimumát akkor veszi fel, ha minden vizsgált érték azonos, a maximumát pedig akkor, ha a vizsgált mennyiségi ismerv egy kézben vagy terület egységen összpontosul. Az index módszertanánál fogva lehetőséget ad a dekompozícióra. A dekompozíció lehet területi szempontú is (67. ábra), de történhet például a jövedelem funkcionális megoszlása szerint is (NEMES NAGY J. 2005, p. 118.). Nominális GDP és a regisztrált népesség alapján. A Theil-index ebben az esetben az interregionális és intraregionális egyenlőtlenség hozzájárulását mutatja meg a tartományi szintű területi egyenlőtlenséghez.

egyenlőtlenségek alakulása rajzolódik ki: 1978-ban a fejlettebb területek eloszlása heterogén volt, az 1990-es években a fejlettség súlypontja erőteljesen kelet felé tolódott, az ezredfordulón pedig már élesen elkülönülnek a fejlett partmenti és az elmaradottabb középső és nyugati tartományok. A 2010-es évekre érdemben nem változott a kép bár néhány térség relatív pozíciója negatív (Mandzsúria) és pozitív irányban (Belső-Mongólia) is változott (GYURIS F. 2014).

Chao Li és John Gibson szerint, akik sok főként közgazdász kutatóval ellentétben figyelembe vették a regisztrált és a tényleges lakónépesség közötti, hukou-rendszer által generált különbségeket és inkonzisztenciákat, a reformidőszak alatt négy szakaszt azonosítottak az egy főre jutó GDP tartományi szintű (interprovinciális) területi egyenlőtlenségeinek alakulásában (LI, CH. – GIBSON, J. 2013): 1978 és 1990 között majdnem folyamatosan csökkent az egyenlőtlenség, amely a már említett vidéki térségeket érintő gazdasági reformoknak köszönhetően. (ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012) Ezután a trend egy rövid, ám intenzív időszakra megfordult; a csökkenés egyharmada az 1990-es követő három évben „eltűnt”. Ezt egy viszonylag eseménytelen évtized követte, amelyet egy 2005-ös kiugrás szakított meg, de még ezzel együtt is csak az 1978-as érték kétharmadára emelkedett. 2005 után pedig meredeken csökkenni kezdett, és 2010-re már az 1990 előtti szintet is elérte. Elemzésük szerint az egyetlen folyamatos és meredek növekedéssel jellemezhető időszak az 1990 és 1993 közötti 3 év. Ezek a trendek néhány kisebb eltéréssel Gyuris Hoover-index alapján végzett elemzésében is kirajzolódnak (GYURIS F. 2014).

Ahogy a jövedelemi egyenlőtlenségek kialakulása és változása, úgy a területi egyenlőtlenségek alakulása sem vezethető vissza egyetlen okra (WEI, Y. D. 2002). A fiskális decentralizáló, a külföldi működőtőke-befektetések, az ipari szerkezetátalakítás, valamint az infrastrukturális beruházások szerepelnek a területi fejlődést legerősebben formáló folyamatok között (LIAO, F. H. – WEI, Y. D. 2016). Wei szerint a változó politikai gazdaságtani kontextus, belföldi és globális folyamatok és a földrajzi adottságok tükrében kell vizsgálni Kína területi egyenlőtlenségeit, amelyen belül a decentralizáció, piacosítás és globalizáció hármasságát alapvetően megváltoztatta a területi fejlődés mechanizmusait (WEI, Y. D. 2002). Ezekbe a folyamatokba a különböző országrészek földrajzi adottságai vagy a



fejlesztéspolitika eltérő prioritásai miatt nem egyszerre és nem azonos mértékben kapcsolódtak be (GYURIS F. 2014).

A piacgazdaság elemeinek térnyerése; a kereskedelem liberalizációja vagy a külföldi működőtőke beengedése, illetve különböző kedvezményekkel történő bevonása (GYURIS F. 2014; ZHOU, Y. – SONG, L. 2016) először csak területileg rendkívül szelektíven, néhány délkeleti kikötővárosban valósult meg 1980-tól kezdve. E területeket különleges gazdasági övezeteknek (special economic zones) jelölték ki. Elsőként – a speciális státuszú területek, pl. Hongkong, Makaó vagy Tajvan közelsége okán – Sencsent, Csuajt, Santout és Hsziament, majd 1984-ben 14 további kikötővárost vontak be a programba, 1988-tól pedig fokozatosan már a belső szárazföldi területekre, valamint Hajnanra (ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012) is kiterjesztették (GYURIS F. 2014). A Sanghaji Putung speciális gazdasági övezetet 1989-ben hozták létre. 1988-tól a partmenti területek fejlesztése már a Partmenti Fejlesztési Stratégia (Coastal Development Strategy) keretében zajlott. Ennek célja a külföldi működőtőke adókedvezmények útján történő további bevonása és az exportösztönzés volt. Ennek hatására a külföldi működőtőke beáramlása és az export gyorsan nőtt (ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012). A kedvezményezett területek aránytalanul nagy mennyiségű külföldi működőtőket vonzottak be: 1979 és 1990 között Kuangtung tartomány, amelyben három legelső különleges gazdasági övezet is volt, Kína külföldi működőtőke-befektetéseinek 37,5 százalékát koncentrált, a kereskedelméből pedig 35,1 százalékkal részesedett (ZHOU, Y. – SONG, L. 2016). Ezzel szemben az összes belső tartomány az FDI mindössze 18 százalékát és a kereskedelem 14,1 százalékát koncentrált. 1991 és 2004 között a kereskedelem 91,2 százaléka és a külföldi működőtőke 84,7 százaléka a partmenti tartományokban koncentrálódt (WEI, Z. – HAO, R. 2011 idézi: ZHOU, Y. – SONG, L. 2016).

1992-ben Teng a gazdaság további nyitását és a növekedés további gyorsítását szorgalmazza, amely keretében már egyre több, belső területeken lévő várost is a kedvezményezettek körébe vontak. Ugyanakkor ebből az újabb hullámból is inkább a partmenti területek profitáltak nagyobb mértékben (ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012), hiszen a Wei által leírt (WEI, Y. D. 2002) hármas folyamatba történő korábbi bekapcsolódás által jelentős előnyre tettek szert (GYURIS F. 2014). Ez az

előny például abban a kedvező társadalmi és gazdasági környezetben nyilvánult meg, amely az FDI számára vonzó volt, és amelyet ezek a térségek hamarabb ki tudtak építeni (ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012). Ezek között említhetjük még a technológiai tudást, menedzsment képességeket, vagy akár az agglomerálódás által kiaknázható méretgazdaságosságot is (ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012).

Ez – ahogyan a fentiekből is látható – teljesen tudatos központi döntés eredménye volt, amely Teng Hsziao-ping által szorgalmazott, először csak bizonyos réteg felemelkedését ösztönző, majd a fejlődés automatikus szétterjedését feltételező elvéhez illeszkedik. E lépcsőzetes fejlesztési elképzelés szerint a belső, nyugati országrészek olcsó nyersanyagokat biztosítottak a partmenti területek számára, amelyek pedig ezekből versenyképes, a világpiacon sikerrel értékesíthető iparcikkeket állítottak elő (GYURIS F. 2014). E központi területfejlesztési politikák hatására a kedvezményezett partmenti területek behozhatatlan előnyre tettek szert; a kezdeti lökés az agglomerációs hatás és a növekvő hozamok miatt egy állandó és magasabb növekedési ütemben nyilvánult meg. (LITWACK, J. M. – QIAN, V. 1998 idézi: ZHANG, Q. – ZOU, H. 2016) Emellett a spillover hatások sem voltak olyan erősek, hogy érdemben hozzá tudtak volna járulni a belső területek felzárkózásához (ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012).

A kínai vezetés reformera alatti területfejlesztési politika szándékoltan és közvetlenül hozzájárult a regionális különbségek növekedéséhez. A belső területek elmaradottságára csak az 1990-es évek végétől kezdett figyelem összpontosulni. 1999-ben indították útjára a Nagy Nyugat Fejlesztési Stratégiát (The Great Western Development Strategy), amely 12 tartomány, illetve autonóm régió fejlesztését célozta adókedvezményekkel, speciális földhasználati jogokkal, külföldi tőkebefektetésekkel, fiskális transzferekkel, valamint infrastruktúra- és környezetfejlesztéssel. A program keretében a közszolgáltatások (egészségügy, oktatás, jóléti rendszer) fejlesztését is célozták. 2003-ban az északkeleti területek felzárkóztatására irányuló Északkelet Újjáélesztése Stratégiát (Northeast Revival Strategy), ezt követően pedig a középső területek fejlesztését célzó Közép-Kína Felemelkedése (Rise of Central China) elnevezésű programot indították el. E programok keretében infrastruktúra-fejlesztés, energetikai és környezetvédelmi beruházások zajlanak (ZHOU, Y. – SONG, L.

2016). E programok némileg ugyan megkésve, de hozzájárulhattak az egyenlőtlenségek 2005 óta elindult csökkenéséhez. (FAN, SH. et al. 2011, idézi: LI, CH. – GIBSON, J. 2013). A csökkenésben azonban vélhetően az exportorientált tengerparti területek globális pénzügyi válság hatására bekövetkezett megtorpanása is szerepet játszott, hiszen megindult a vidéki lakosság visszaáramlása a kibocsátó területükre (LI, CH. – GIBSON, J. 2013).

### **Következmények és válaszok**

A kínai vezetés számára a társadalmi stabilitás fenntartása évtizedek óta fontos cél, azonban a reform első 25 évében a gazdasági növekedés fenntartása élvezett elsőbbséget. Ez ugyanakkor az életszínvonal folyamatos emelésén keresztül a társadalmi stabilitás fenntartásához is hozzájárult, ezáltal pedig a rendszer és a vezetés legitimációját is biztosította. A drámai mértékű, környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból fenntarthatatlan növekedés azonban olyan, hosszabb távon és potenciálisan társadalmi instabilitást indukáló mechanizmusokat indított be, amelyek a korábbi a „növekedés mindenek előtt” politikáját újragondolásra, „átkalibrálásra” késztette. Ennek jegyében került át a hangsúly a 2000-es évek közepétől a harmonikus társadalom kialakítására (KNIGHT, J. 2013b).

*Az egyenlőtlenség által indukált társadalmi instabilitás potenciális gazdasági következményei*

A fentiekben elemzett, több dimenzióban is megnyilvánuló egyenlőtlenség az egyik olyan mechanizmus, amely potenciálisan társadalmi elégedetlenséget és instabilitást okoz (KNIGHT, J. 2013b). Az egyenlőtlenség társadalmi elégedetlenség növelésében betöltött szerepének közvetlen mérésére nincs lehetőség, ugyanakkor a szubjektív jóllétet, étellel való elégedettséget mérő felmérések eredményeiből következtetni lehet rá. Ezek a felmérések azt mutatják, hogy az étellel való általános elégedettség a gazdasági növekedés, vagy a megnégyszereződött egy főre jutó fogyasztás ellenére sem nőtt, sőt a kelet-közép-európai országokhoz hasonlóan „U” alakú pályát írt le, azaz a kezdeti felfutást stagnálás, vagy csökkenés követte (EASTERLIN, R. A. et al. 2012). Ennek oka az, hogy habár a jövedelem abszolút növekedése növeli az étellel való elégedettséget, a referencia csoport jövedelme, azaz ahhoz a válaszadók a saját magukat hasonlították, szintén növekedett, a reformok negatív kísérőjelenségei, következményei, mint például a növekvő munkanélküliség, bizonytalanság pedig tovább csökkentették a jövedelem abszolút növekedésének pozitív hatásait (EASTERLIN, R. A. et al. 2012; KNIGHT, J. 2013a). A jövőben tovább erősödhet a jövedelmi egyenlőtlenségek hatása az egyéni, ezáltal pedig potenciálisan a társadalmi elégedetlenség és instabilitás alakulásában. A bevándorlás fokozódásával, valamint az infokommunikációs technológiák további terjedésével a referenciacsoportok tágulhatnak, így az egyenlőtlenség több dimenziója is megjelenhet az egyéni jóllétet befolyásoló tényezők között (KNIGHT, J. 2013b).

Ez önmagában, vagy más olyan tényezőkkel együtt, mint a kormányzás minősége, a korrupció magas szintje John Knight szerint megtörhetik a gyors növekedés kedvező körforgásának nevezett, a bizalom, befektetések, növekedés magas szintjének újratermelődésével jellemezhető folyamatot, amely Kínát az elmúlt évtizedekben jellemezte (KNIGHT, J. 2013b). Ezt a kört ezidáig csak néhány belső (pl. Tienanmen téri tiltakozások), vagy külső (globális pénzügyi és gazdasági válság) esemény, illetve folyamat zökkenetesen ki, a tovagyrűző hatásokat azonban a gyors korrekció megakadályozta, a növekedés kedvező körforgását sikerült fenntartani. A társadalmi elégedetlenség és instabilitás politikai rendre, növekedésre gyakorolt fenyegetése azonban társadalom fejlődésével, tájékozottságának és tudatosságának és elvárásainak növekedésével növekedhet (KNIGHT, J. 2013b), és további korrekciókra kényszerítheti a kínai vezetést.

Némileg leegyszerűsítve e cél, azaz a „harmonikus társadalom” megvalósítására irányul az OBOR kezdeményezés is, amellyel a kínai vezetés – némileg talán ambiciózusan – „egy csapásra” kívánja megoldani a sajátos úton elért és példátlan mértékű növekedés nyomán fellépő komplex gazdasági társadalmi és környezeti problémákat (NALBANTOGLU, C. 2017).

Ezen belül továbbra is prioritást élvez a rendszer alapját és legitimitását biztosító növekedés fenntartása, amely különösen fontossá válik annak fényében, hogy a felzárkózó gazdaságok sajátossága miatt elkerülhetetlen a növekedés lassulása, illetve új egyensúlyi helyzetbe állása, amelyre Kínában az „új normálisként” („new normal”) hivatkoznak (GRIEGER, G. 2016). Az Egy Út, Egy Övezet kezdemenyezés az infrastruktúra fejlesztésével, és az elérhetőség javításával próbál új keresletet generálni, az export és a túlkapacitások számára új felvevőpiacokat biztosítani, valamint új kapacitásokat bevonni, ezáltal pedig a növekedést a lehető legmagasabb szinten tartani (GRIEGER, G. 2016).

A kezdemenyezésre egyfajta új, második nyitási politikaként is hivatkoznak, amely Teng Hsziao-ping korábbi reformjával ellentétben elsősorban az abból „kimaradt”, kevésbé fejlett nyugati és középső területekre fókuszálna. Az OBOR explicit célja a területi – elsősorban az interregionális – diszparitások csökkentése is, amely tekintettel arra, hogy a jövedelem területi egyenlőtlenségei (beleértve a város vidék dimenziót is) a jövedelmi egyenlőtlenségek több mint 50 százalékát teszik ki, lefordítható a jövedelmi egyenlőtlenségek csökkentésére is. Ennek elsődleges eszközét az elérhetőség és az összeköttetés fejlesztése jelenti. A nyugati és középső területek, valamint az új külföldi piacok javuló elérhetősége, valamint e térségek kapacitásainak bősége ösztönözheti a nagy munkaerő-igényű gazdasági tevékenységek térbeli szétterjedését, elősegítve ezzel a munkahelyteremtést, a jövedelmek növekedését, ezáltal pedig e térségek felzárkózását.

Habár a kezdemenyezés átfogó célja, hogy korrigálja és fenntarthatóbbá tegye Kína növekedését, illetve hozzájáruljon a növekedés által generált problémákhoz, a megvalósítás eszközei ugyanakkor nem sokban különböznek a gazdaságpolitika és fejlesztés eddigi gyakorlatától. Emiatt azonban fennáll a veszélye, hogy a problémákat a kezdemenyezés nem megoldja, hanem a sok szempontból diszfunkcionális állami kapitalizmus élettartamának kitolásával újratermeli és elmélyíti őket (Gieger 2016).

### *Az OBOR kezdemenyezés lehetséges szerepe az egyenlőtlenségek csökkentésében*

A jövedelmi egyenlőtlenségek vonatkozásában ez azt jelenti, hogy önmagában az OBOR keretében megvalósuló beruházásoktól és

az általuk generált növekedéstől nem várható ezek mérséklődése, ehhez szükség van a jövedelmi eloszlást meghatározó politikák és intézményi környezet reformjára is. Optimizmusra adhat okot az, hogy az elmúlt években az egyenlőtlenség növekedése megtorpanni látszik, elsősorban központi politikák alkalmazására visszavezethetően. A jövedelmi megoszlást meghatározó faktorok közül több is irányt változtatott; a képzettséghez kapcsolódó bérprémium csökkenése például a felsőfokú oktatás kiterjesztéséhez köthető, a területi egyenlőtlenség csökkenése pedig a különböző területfejlesztési politikáknak köszönhető, de a város–vidék közötti vagy a városi és vidéki területeken belüli egyenlőtlenség csökkenése is szándékolt központi beavatkozás eredménye. Kuznets már ehelyütt is hivatkozott hipotézise szerint sem automatikus a jövedelmi egyenlőtlenség csökkenése, hanem az egyre fejlettebbé váló társadalom, azon belül is a növekvő középosztály „követeli ki” magának az állami kiadások és az újraelosztás növelését (KUZNETS, S. 1955). A fordulat megszilárdításához és az egyenlőtlenségek további csökkentéséhez tehát az egyenlőtlenség csökkentését célzó központi politikák és megkezdett reformok folytatására, elmélyítésére van szükség. A prioritási sorrendben az elsők között szerepel a munkaerő szabad áramlását korlátozó, valamint a közszolgáltatások hozzáféréseben tapasztalható diszkrimináció alapját jelentő hukou-rendszer eltörlése (LI, SH. 2016). Emellett a bármely dimenzióban megnyilvánuló diszkrimináció és kirekesztés vagy a korrupció csökkentése, vagyis a lehetőségek egyenlőtlenségeinek kiegyenlítése csökkentheti a gazdasági egyenlőtlenségeket és növelheti a gazdaság hatékonyságát (BOURGUIGNON, F. 2015). Ezek jelentik azokat a főbb feltételeket, tényezőket, amelyek ex-ante módon járulhatnak hozzá az egyenlőtlenségek csökkentéséhez.

Az ex-post eszközök között említhető az adórendszer bővítése és progresszívabb irányba történő módosítása (LI, SH. 2016; ZHOU, Y. – SONG, L. 2016) hiszen ez jelenleg elenyésző szerepet játszik a jövedelmi egyenlőtlenségcsökkentésében. 2013-ban az adózás előtti városi jövedelmek Gini-együtthatója 0,385 volt, az adózás utáni pedig 0,373, a személyi jövedelemadóból származó bevétel pedig a GDP mindössze 1,5 százalékát tette ki (ZHUANG, J. – LI, SH. 2016). Ez alapján látható, hogy jelentős mozgástér van még az adóbevételek növelésében, ami megteremtheti az alapjait a redisztribúció mennyiségi és minőségi bővítésének is. A redisztribúciónak Shi Li szerint a városi és vidéki területek legszegényebb

lakossága mellett, azokat a sérülékeny és hátrányos csoportokat (pl. munkanélküliek, migráns munkavállalók) is segítenie kell, amelyek kívül esnek a jelenlegi intézkedések hatókörén (LI, SH. 2016). Fontos, hogy ezek az intézkedések a jövedelemtermelési képességüket növeljék, ezért az oktatásra, képzésre, foglalkozási lehetőségek bővítésére és a szociális és egészségügyi védőháló biztosítására kell hangsúlyt helyezni (LI, SH. 2016). A vidéki térségekbe és a kevésbé fejlett régiókba irányuló központi fiskális transferek mértékének növelése is szükséges, amelyeket a közszolgáltatások fejlesztésére (közbiztonság, egészségügy, közoktatás, képzés) kell fordítani.

## Összefoglalás

Kína az elmúlt évtizedekben példátlan felzárkózást valósított meg, annak minden negatív társadalmi, gazdasági és környezeti következményével együtt. Ezek egyike az akadémiai körökben is kiemelt figyelmet kapó folyamat, az egyenlőtlenségek, ezen belül pedig elsősorban a jövedelmi egyenlőtlenségek növekedése volt. Kína esetében mindenképp indokolt a többszám használata, hiszen ezek az egyenlőtlenségek több dimenzióban is megnyilvánultak. Ezek közül Kína egyenlőtlenségét leginkább meghatározó dimenzió a területi, azon belül is a város–vidék diszparitás, amely több forrás szerint is a legmagasabb a világon. Ennek mértéke és a reformidőszak alatti alakulása rámutat arra, hogy a habár az piacgazdaságra, vagy Kína esetében az államkapitalizmusra történő átállás szükségszerűen növeli az egyenlőtlenséget, Kína sok szempontból egyedülálló politikai és intézményi berendezkedése az, ami e folyamat fő mozgatórugóját jelenti, és amely kifejezetten rá is erősített az átmenet következményeire. Logikusan következik ebből, hogy a megoldás kulcsa is ebben rejlik, amelyet az adatok tanúsága szerint már a kínai vezetés is megtalált. A 2007–2008 körüli tetőzés után ugyanis a központi beavatkozások hatására a Kínán belüli jövedelmi egyenlőtlenségek csökkenésnek indultak. Erre kifejezetten szükség is van, hiszen az egyenlőtlenség az általa potenciálisan generált társadalmi elégedetlenségen és instabilitáson keresztül komoly veszélyt jelenthet a kínai vezetés elsődleges legitimációját jelentő növekedésre.

A 2013-ban útjára indított OBOR kezdeményezés is a növekedés várható lassulására, illetve annak következményeire próbál választ adni



és elsősorban az interregionális fejlettségi különbségek csökkentésén keresztül potenciálisan hatást gyakorolhat a jövedelmi egyenlőtlenségek alakulására is. Ez a hatás azonban nem, vagy csak korlátozottan érvényesülhet az intézményi környezet a társadalom és gazdaságpolitika korrekciója nélkül.

## **Irodalomjegyzék**

- ASIAN DEVELOPMENT BANK 2012: Asian Development Outlook 2012: Confronting Rising Inequality. – Manila: Asian Development Bank. – <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/29704/ado2012.pdf> – 2017. 06. 08.
- BOURGUIGNON, F. 2015 Globalization of Inequality. – transl. SCOTT-RAILTON, T. – Princeton University Press p. 210
- CEVIK, S. – CORREA-CARO, C. 2015: Growing (Un)equal: Fiscal Policy and Income Inequality in China and BRIC+. – IMF Working Paper 15/68. – Washington: International Monetary Fund. – <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2015/wp1568.pdf> – 2017. 06. 13.
- CHEN, SH. – RAVALLION, M. – WANG, Y. 2006: Di Bao: A Guaranteed Minimum Income in China's Cities? – World Bank Policy Research Working Paper 3805. – Washington: The World Bank. – <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/8831/wps3805.pdf?sequence=1&isAllowed=y> – 2017. 06. 12.
- EASTERLIN, R. A. – MORGAN, R. – SWITEK, M. – WANG, F. 2012: China's life satisfaction, 1990–2010. – Proceeding of the National Academy of Sciences of the United States of America 109/25 pp. 9775–9780. – <http://www.pnas.org/content/109/25/9775.full> – 2017. 06. 13.
- GRIEGER, G. 2016: One Belt One Road (OBOR): China's regional integration initiative. – European Parliamentary Research Service Briefing Document European Union, p. 12. – [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS\\_BRI%282016%29586608\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI%282016%29586608_EN.pdf) – 2017. 05. 17.
- GYURIS F. 2014: Területi egyenlőtlenségek és a beruházások földrajzi eloszlása az átmenet Kínájában. – In: SALÁT G. (szerk.): Kínai álom – kínai valóság. – Pázmány Péter Katolikus Egyetem. – Budapest: Typotex, pp. 42–64.

- JORDÁN GY. 2007: A kínai gazdasági reform árnyoldalai: a növekvő egyenlőtlenségek. – *Valóság* 50 (11): pp. 12–29. – <http://www.valosagonline.hu/index.php?oldal=cikk&cazon=965&lap=0>
- KNIGHT, J. 2013a: Inequality in China – An Overview. – Policy Research Working Paper 6482. – Washington: The World Bank. – <http://documents.worldbank.org/curated/en/637401468025224192/pdf/WPS6482.pdf> – 2017. 05. 15.
- KNIGHT, J. 2013b: The economic causes and consequences of social instability in China. – *China Economic Review* 25: pp. 17–26. – <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1043951X13000035#> – 2017. 04. 07.
- KOCHANOWICZ, J. – RYMASZEWSKA, J. – TYROWICZ, J. 2008: Intra provincial inequalities and economic growth in China. – University of Warsaw. – Working Paper 10. – [http://www.wne.uw.edu.pl/files/6813/9627/4293/WNE\\_WP10\\_2008.pdf](http://www.wne.uw.edu.pl/files/6813/9627/4293/WNE_WP10_2008.pdf) – 2017. 04. 07.
- KOCSIS J. B. – KÁLLAI B. – REZA-MOAZEN Á. 2017: A kínai urbanizáció jellegzetességei. – In: PÉTI M. (szerk.): *Az Új Selyemút Gazdasági Övezet földrajzi és geostratégiai dimenziói.* – Budapest: BCE Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, pp. 285–331.
- KUZNETS, S. 1955: Economic Growth and Income Inequality. – *The American Economic Review* 45 (1): pp. 1–28. – [https://www.jstor.org/stable/1811581?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/1811581?seq=1#page_scan_tab_contents) – 2017. 06. 15.
- LI, CH. – GIBSON, J. 2013 Rising Regional Inequality in China: Fact or Artifact? – *World Development* 47 (99): pp. 16–29. – <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305750X13000545#> – 2017. 06. 30.
- LI, SH. 2016: Income Inequality and Economic Growth in the Last Three Decades. *The Round Table – The Commonwealth Journal of International Affairs* 105–106, pp. 641–665. – <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00358533.2016.1246858?journalCode=ctr20> – 2017. 05. 16. (korlátozott hozzáférés)
- LIAO, F. H. – WEI, Y. D. 2016: Regional Inequality in China: Trends, Scales and Mechanism. – Working Paper Series Document 2020. – Territorial Cohesion for Development Working Group of RIMISP. – [http://www.rimisp.org/wp-content/files\\_mf/1473279216202\\_FH\\_Liao\\_YD\\_Wei.pdf](http://www.rimisp.org/wp-content/files_mf/1473279216202_FH_Liao_YD_Wei.pdf) – 2017. 04. 30.

- NALBANTOGLU, C. 2017: One Belt One Road Initiative: New Route on China's Change of Course to Growth. – *Open Journal of Social Sciences* 5, pp. 87–89. – <https://www.scirp.org/journal/PaperInformation.aspx?paperID=73442&> – 2017. 06. 01.
- NEMES NAGY J. 2005: Néhány további szempont az egyenlőtlenségi mutatók használatához. – In: Nemes Nagy J. (szerk.): *Regionális elemzési módszerek*. – RTT 11. – Budapest: ELTE Regionális Földrajz Tanszék, pp. 117–118.
- NÉMETH N. 2005: Területi megoszlások eltérését mutató indexek. – In: Nemes Nagy J. (szerk.): *Regionális elemzési módszerek*. – RTT 11. – Budapest: ELTE Regionális Földrajz Tanszék, pp. 111–117.
- RISKIN, C. 2014: Inequality and the Reform Era in China. – In: FAN, SH. – KANBUR, R. – WEI, SH.-J. – ZHANG, X. (eds.): *The Oxford Companion to the Economics of China*. – Oxford Scholarship Online. – <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780199678204.001.0001/acprof-9780199678204-chapter-69> – 2017. 05. 16. (korlátozott hozzáférés)
- UNDP2016a: China National Human Development Report 2016–Social Innovation for Inclusive Human Development. – UNDP China, Development Research Center of the State Council of China – Beijing: China Publishing Group Corporation, China Translation & Publishing House. – <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-%20NHDR%202016%20EN.pdf> – 2017. 06. 01.
- UNDP 2016b: Human Development for Everyone. – UNDP Human Development Report – New York. – [http://hdr.undp.org/sites/default/files/2016\\_human\\_development\\_report.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/2016_human_development_report.pdf) – 2017. 06. 01.
- WEI, Y. D. 2002 Multiscale and Multimechanisms of Regional Inequality in China: implications for regional policy. – *Journal of Contemporary China* 11–30, pp. 109–124. – <http://faculty.washington.edu/stevehar/chinenv-wei.pdf> – 2017.05. 22.
- ZHANG, Q. – ZOU, H. 2012: Regional Inequality in Contemporary China. – *Annals of Economics and Finance* 13 (1): pp. 113–137. – <http://aeconf.com/Articles/May2012/aef130104.pdf> – 2017. 05. 22.
- ZHOU, Y. – SONG, L. 2016: Income inequality in China: causes and policy responses. – *China Economic Journal* 9 (2): pp. 186–208.

– <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17538963.2016.1168203> – 2017. 05. 16.

ZHUANG, J. – LI, SH. 2016: Understanding recent trends in income inequality in the People's Republic of China. – ADB Economics Working Papers 489. – Manila: Asian Development Bank. – <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/186143/ewp-489.pdf> – 2017. 06. 08.



## III.2. A kínai urbanizáció jellegzetességei

### Bevezetés

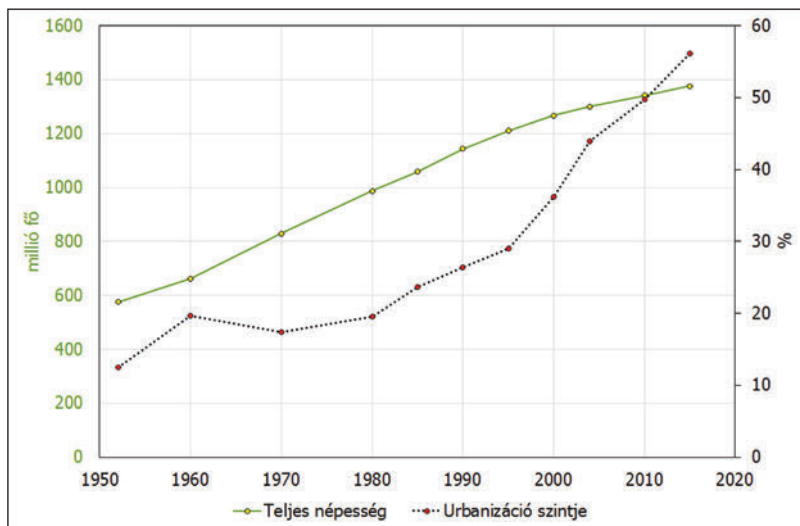
A kínai gazdaság- és társadalomfejlesztési politika alapvetően támaszkodik a városokra, a városiasodó struktúrákra. A kínai gazdaság városalapú – mind a technológiai modernizáció és a kutatás-fejlesztés, mind pedig a fejlett ipari termelés szempontjából. Az urbanizáció és a gazdaságfejlesztés közötti erős összefüggések fényében az urbanizáció főbb trendjeinek megismerése hozzájárul a kínai törekvések jobb megértéséhez. Az OBOR számos olyan kínai gazdasági törekvés eszközéül szolgál, amelyeknek meghatározó részben az urbanizációs és a vele összefüggő demográfiai folyamatok jelentik a háttérét. A kínai urbanizáció jelenlegi és várható jövőbeli jellegzetességei, potenciáljai és kihívásai így a gazdaság tendenciákon és politikai célokon keresztül áttételesen hatnak Közép-Európára, benne Magyarországra is.

### Urbanizációs folyamatok

Kínában az elmúlt három évtizedben gyors ütemű urbanizációs folyamat zajlott. Az ország városi lakossága 1978-ban még az összlakosság kevesebb, mint 20 százalékát tette ki, ám 2012-ben már 52 százalék volt; a növekedés több mint 500 millió embert jelent. Bár Kína urbanizációja abszolút számokban precedens nélküli, az urbanizáció növekedése nemzetközi összehasonlításban nem tekinthető kivételesnek. Az ország urbanizációs rátája a fejlődés összehasonlítható fázisaiban valójában alacsonyabb volt, mint például Japáné vagy a Koreai Köztársaságé, de magasabb az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság múltbeli adatainál. Mindazonáltal a gyors urbanizáció ellenére a városi népesség aránya elmarad attól az értéktől, amely Kína jelenlegi egy főre jutó bevétele alapján várható lenne (WORLD BANK 2014).

A gyors urbanizáció az elmúlt 30 évben példa nélküli gazdasági átalakulást eredményezett, amely elősegítette Kína gyors GDP növekedését, és kihúzott a mély szegénységből több mint 500 millió embert. Közülük sokan részt vettek Kína hatalmas vidék-város migrációjában, és az agrárgazdaság domináns területeiről a városba, ipari és szolgáltatási környezetbe költöztek. Kína átlagos GDP növekedési rátája az elmúlt

három évtizedben elérte a közel 10 százalékot. A városi körzetekben olcsó telekterület, a városba áramlók révén bőséges munkaerő-kínálat állt rendelkezésre, a terjeszkedő infrastruktúra pedig katalizálta ezt a gyors növekedést (ZHUOYONG, CH. 2008).



68. ábra: Urbanizáció menete Kínában

Adatforrás: ZHUOYONG, CH. 2008 és Kínai Statisztikai Hivatal

A magas fokú urbanizáltság jó fokmérője lehet egy régió társadalmi-gazdasági fejlettségének, ugyanakkor a túl gyorsan végbemenő folyamat hatalmas kihívások elé állíthat egy térséget. Ha egy ország nagy százalékban urbanizált, az általában arra enged következtetni, hogy magasabb fejlettségi szinten áll. Sok kormányzat kiemelt figyelmet fordít a városiasodás felgyorsítására, támogatja az urbanizációt serkentő fejlesztéseket, csak éppen a folyamatok minőségét nem próbálja javítani (például a megfelelő infrastruktúra, ellátórendszer kialakítását) (WORLD BANK – DEVELOPMENT RESEARCH CENTER OF THE STATE COUNCIL, CHINA 2014).

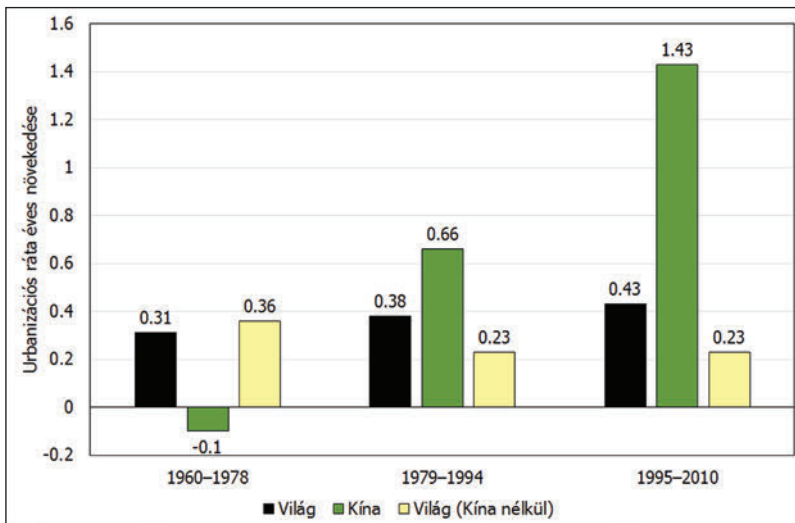
A kínai kormány alapvetően kedvező jelenséggént tekint az urbanizáció folyamatára, amennyiben a kis- és középvárosokba is áramlik a népesség, viszonylag kiegyenlítetten. Jelenleg azonban inkább a nagyvárosokba való koncentrálódás figyelhető meg, ami komoly problémákat hordoz magában, és a kedvezőnek is tekinthető általános statisztikák jelentős, sok területen nagy feszültségeket okozó jelenségeket



fednek el (WORLD BANK – DEVELOPMENT RESEARCH CENTER OF THE STATE COUNCIL, CHINA 2014).

### Az urbanizáció hullámai

A nyugati, fejlettnek minősülő országokban hamarabb elkezdődött az urbanizáció folyamata, kiegyensúlyozott volt a népességáramlás, és ezzel lépést tartva fokozatosan fejlődött a város gazdasága, infrastruktúrája, ellátórendszere. Kínában az urbanizáció mértéke sokkal gyorsabb, mint a gazdasági fejlődése, ami számos negatív következménnyel jár (CHEN, M. et al. 2013). Kína hatalmas gazdasági növekedést ért el az utóbbi 40 évben, aminek 3 fő mozgatórugója volt: bőséges munkaerő, olcsó földek és az infrastrukturális fejlesztésekbe történő beruházás. 2011-ben elérte az 50 százalék feletti urbanizáltsági szintet, 2030-ra pedig ez az érték 70 százalék lesz az előrejelzések szerint (YU, A. T. W. et al. 2014; TAN, Y. et al. 2017). Bár a számadatokból az látszik, hogy viszonylag magas fokú az urbanizáció mértéke, a gazdasági növekedéshez viszonyítva ez mégsem elegendő nagyságú, és még mindig elmarad a hasonló fejlettségű más országokétól, miközben az urbanizáció szintjét mutató statisztikák fölfelé torzítanak a széles kiterjedésű agglomerációs területek városhoz sorolásával (ZHUOYONG, CH. 2008).



69. ábra: A világ és Kína urbanizációja, 1960–2010.

Adatforrás: CHEN, M. et al. (2013)

Bármennyire is sajátos, egyedi modell, a kínai térbeli folyamatokat az 1949-es kommunista hatalomátvétel óta alapvetően a szocialista városfejlesztési koncepció határozza meg, annak ellenére, hogy bizonyos részeit tekintve jelentős átrendeződés történt az 1980-as évek óta. A hagyományosan erősen központosított kínai közigazgatás jó alapokat kínált a kiépülő szocializmusnak, és az 1950-es évektől kezdve a szocialista településfejlesztési jellegzetességek, azaz az ideológiai meghatározottság, az autonómiák felszámolása és a centralizált igazgatás, a gazdaság kollektivizálása és a nehézipar fejlesztése (Kocsis J. B. 2009) döntő jelentőségűvé váltak. A korszak más szocialista országaiban hasonló folyamat ment végbe, és bár döntő pontokon fontos eltérések jelentek meg, a szocialista urbanizáció megkülönböztető jellegzetességei – mint az alacsonyabb szegregáció, az alacsonyabb városiasság és az alurbanizáció – jól tetten érhetőek. (SZELÉNYI I. 1996).

Az urbanizáció során a demográfiai átmenet nyomán gyorsan növekvő, mezőgazdasági termelésből élő népesség fokozatosan áttér a városokban összpontosuló ipari termelésre, majd a szolgáltató szektor nyer egyre nagyobb teret az iparral szemben. A szocialista rendszerek kivétel nélkül részint ideológiai megfontolásból, részint gazdasági kényszerek hatására mesterségesen visszafogták a népesség városba áramlását. Az ipari, azon belül is a nehézipari, hangsúlyosan hadiipari beruházások nagyfokú erőltetése forrásokat vont el a „nem termelő” beruházásoktól. További forrásokat – országonként eltérő mértékben – az agráriumtól vontak el, mivel az nem-termelő szektornak számított, ahogyan az oktatás, a közlekedés vagy a lakhatási kérdések sem. Az ideológiai megfontolások szintén jelentős szerepet játszottak, a városokhoz társított burzsoá értékek és rétegek visszaszorítása érdekében.

A szocialista országokat tehát a hasonló gazdasági fejlettségű nem-szocialista országokhoz képest alacsonyabb szintű urbanizáció jellemezte, de ennek terén jelentős eltérések tapasztalhatók. Az európai szocialista országokban mérsékelten nőtt az urbanizáció szintje a szocialista korszak egészében, míg pl. Kambodzsában és Vietnámban a városi burzsoázia kiirtása, az általános városellenesség következtében jelentős dezurbanizáció következett be. Kínában az urbanizációs folyamatok valahol a kettő között helyezkedtek el: az 1978-as reformokig gyakorlatilag az 1960-es szinten marad a városi népesség aránya, aminek részben a Kulturális Forradalomban kicsúcsosodó ideológiai, részben pedig gazdasági okai voltak (ZHUOYONG, CH. 2008).

A kínai iparosításban az 1980-as évekig a nehézipar erőltetett fejlesztése mellett az ipari üzemek vidékre telepítése játszott jelentős szerepet a gazdaságpolitikában, helyben tartva a munkaerőt (SZELÉNYI I. 1996). A vidéki ipartelepítés jelszava a „földnek, de nem a falunak az elhagyása, belépés a gyárba, de nem a városba” volt. A párt hivatalos ideológiája anti-urbánus volt, és a gazdaság fejlesztését urbanizáció nélkül írta elő (ZHUOYONG, CH. 2008). Továbbá a mezőgazdaságból kivont források ellehetetlenítették a modernizációt a földművelésben, a gépesítés és technológiai fejlődés hiányában pedig még inkább munkaerő-igényes lett ez az ágazat.

Az alulurbanizáltság általánosan elfogadott jelensége (PENG, X. 2011) mellett az 1978-at megelőző időszak nem egységes. Kezdetben mérsékelt urbanizáció folyt, amit a Nagy Ugrás három éve alatt (1958-1960) az ipari termelés fellendítésének szándékával fokoztak. Ennek kedvezőtlen mellékhatásai a vidéki élelmiszerellátási zavarokban jelentkeztek. Az ellenreakció a parasztok földhöz kötésének szigorítása, a háztartási regisztrációs rendszer megerősítése, illetve az urbanizáció visszafordítása lett, ami a későbbi Kulturális Forradalom hivatalos városellenességében is tetten érhető (ZHUOYONG, CH. 2008).

A városi gyárak munkaerő-igényét így jó ideig nem tudta kielégíteni az agráriumból felszabaduló munkaerő, ahogyan más, fejlettebb országokban történt. Ez a folyamat, illetve az agrártermékek árának alacsonyan tartása a vidéki népesség elszegényedését eredményezte, ami máig kedvezőtlenül hatott az iparra – hiszen nem volt, illetve nincsen elegendő helyi felvevőpiaca az előállított termékeknek, így nagyon erős az exporttól való függés (CHEN, M. et al. 2013).

A kínai politikaalkotást a város-vidék kapcsolatot illetően az utóbbi évtizedekben kétféle nézet jellemezte az 1980-as évek előtt a vidékközpontú politikaalkotás volt általános. Az alul-urbanizáltság kezdeti oka abban keresendő, hogy az egykori kommunista párt alapját a parasztok képezték, az agrárium volt az elsődleges szektor. A város-vidék kapcsolatokban jól kirajzolódik a város dominanciája: a városok előnyös helyzetének kialakítása érdekében történik a politikai döntéshozatal, a vidék szabályozása, a vidéken termelt javak elosztása. E dominancia csökkentését célozta a kommunista párt, amelynek érdekében kitűzték az ipar és a mezőgazdaság egyidejű fejlesztését. Ez a hozzáállás eredményezte az urbanizáltság alacsony szintjét. 1978-at követően került előtérbe a

városközpontú nézet, amely a városok fejlődését, és az urbanizációt szolgálta. Az urbanizációban a költséghatékony termelést, a bevételek növelését, a termelés maximalizálását látták (ZHANG, M. 2003). 1978-at követően elsősorban a kis és közepes méretű települések fejlődtek, ahová a földjüket elhagyó parasztok költözhettek a szigorú hukou szabályozások következtében. A vezetés kisebb méretű ipari termelőegységek vidéki létrehozását pártolta, ahová megfelelő engedélyek birtokában a közeli falvakból települhettek. Ennen eredményeképpen az elismert kisvárosok (lásd alább) száma 1985 és 1995 között megkétszereződött, míg lakosságuk megsokszorozódott. 1995 után azonban a gazdaságfejlesztési politika a nagyméretű termelőegységekkel jellemzett gyors és erős iparosítást célozta meg, amely számára a nagyvárosok képesek alkalmas körülményeket teremteni. Így ezek a kínai gazdaságfejlesztés és egyúttal az urbanizáció célterületeivé váltak, a kisebbek háttérbe szorulásával (ZHUOYONG, CH. 2008). A második hullám Kelet-Kína népesebb, iparosított és társadalmilag is fejlettebb városaiban váltott ki hatásokat. A gazdasági siker ambiciózus középosztály kialakulásához vezetett; közéjük tartozik számos szakterületen dolgozó szakmunkás, ügyvezetők, vállalkozók, értelmiségiek és fehérgalléros dolgozók.

Az urbanizációra, elsősorban annak harmonizált formájában, immár a gazdaság fejlesztésében kulcsszerepet játszó pozitív folyamatként gondolnak. Ennek eredményeképpen nagymértékű városba áramlás indult meg, 1996 és 2006 között évente átlagosan több mint 20 millió ember városokba településével. Az áramlás célterületei azonban nagyon koncentráltak, és a beáramlás ellenére a városok száma továbbra is csökken, erősen torzult térszerkezetet hozva létre (ZHUOYONG, CH. 2008).

Az 1990-es évektől a világgazdaság, melybe Kína egyre nagyobb mértékben integrálódott, növekvő kereslet nyújtott, és ez egy idő után meghaladta a továbbra is aránylag alacsony szintű urbanizáció és a vidéki szegénység miatt gyenge belső keresletet (RUIBO, H. – LINNA, W. 2013). Mindeközben a gyártásba és az infrastruktúrába áramló befektetések egyúttal át is alakították Kína gazdaság földrajzát.

## Migráció

A vidékről városba özőnlő munkások száma jelenleg is óriási Kínában, ennek elsődleges oka a jobb megélhetés, magasabb jövedelmek reménye,

azaz vidékről városokba, szegény területekről a gazdagabbak felé történik az áramlás. 2012-ben a foglalkoztatottak számának egyharmadát adták a bevándorolt munkavállalók. Többnyire férfiak vállalkoznak a városi munkába állásra, és általában magasabban képzettek, mint az átlag vidéki lakosok. A Világbank 2012-es adatai szerint átlagosan 7-9 évet töltenek a városokban dolgozva, csupán 20 százalékuk költözik el családotól, habár 50 százalékuk városi térségben szeretne letelepedni (WORLD BANK – DEVELOPMENT RESEARCH CENTER OF THE STATE COUNCIL, CHINA 2014).

A technológiai fejlődés előrehaladtával az agrárium gépesíthetősége megnő, egyre kevesebbeknek lesz lehetősége elhelyezkedni a vidéki térségekben, ami viszont további migrációt generál. Az 1970-es években alkalmazott születésszabályozási intézkedések eredménye, hogy a városban élő munkavállalók száma lecsökkent, így nagy szüksége volt a vállalatoknak a vidékről érkező munkásokra a hiánypótlás érdekében. Ennek tudata még inkább felerősítette a vándorlást (ZHANG, M. 2003).

Az elvándorlást elsődlegesen a magasabb bérek és a városi környezetben történő sikeres elhelyezkedés lehetősége motiválja. A városi és vidéki térségek közötti magas bérkülönbségek tovább súlyosbítják a vidék problémáit, hiszen a képzett munkaerő így a városokban koncentrálódik, és nem a vidék fejlődését erősíti. A vidéki vállalatok gyengesége és alacsony fizetései nem képesek a metropoliszokba áramlást érdemben visszafogni (WORLD BANK – DEVELOPMENT RESEARCH CENTER OF THE STATE COUNCIL, CHINA 2014).

Az elmúlt egy évtizedben a kínai városokba több mint száz millióan áramlottak, a városi lakosság számának éves növekedése pedig közel négy százalékot ért el, amely az össznépességre vetítve közel ötszörös növekedés. A beáramlás mellett az új városi lakosok nagyjából kétötöde azért lett városlakó, mert a lakóhelyükhöz közeli város kiterjedt és magába foglalta a vidéki körzetet is, ahol éltek; továbbá körülbelül ugyanennyien költöztek munkavállalás céljából a városokba (YE, J. et al. 2016).

Kínában jelentős számú és gyorsan növekvő populációt alkotnak a városi migránsok (16. táblázat). Nem meglepő, hogy a város-városi munkaerő-áramlásban a jól képzett, magasán iskolázott beérkezők aránya magasabb. Ahogy a 3. és 6. sorban feltüntetett adatok mutatják, a városba áramlók több mint fele legalább középiskolai végzettségű, ugyanakkor a vidéki migránsoknál ez az arány csak 12 százalék (YE, J. et al. 2016).

megnevezés		2000	2011	2013
város–vidék migráció	migrációs ráta (%)	8,66	9,55	15,48
	tartományok közötti migráció (%)	62,03	64,61	53,34
	magasan képzettek aránya (%)	2,41	8,51	11,66
város–város migráció	migrációs ráta (%)	6,15	7,98	10,02
	tartományok közötti migráció (%)	38,26	59,63	55,57
	magasan képzettek aránya (%)	31,8	52,78	51,85

16. táblázat: Kína migrációs sémái

Adatforrás: YE, J. 2016 és Kínai Statisztikai Hivatal

## A hármas térszerkezet

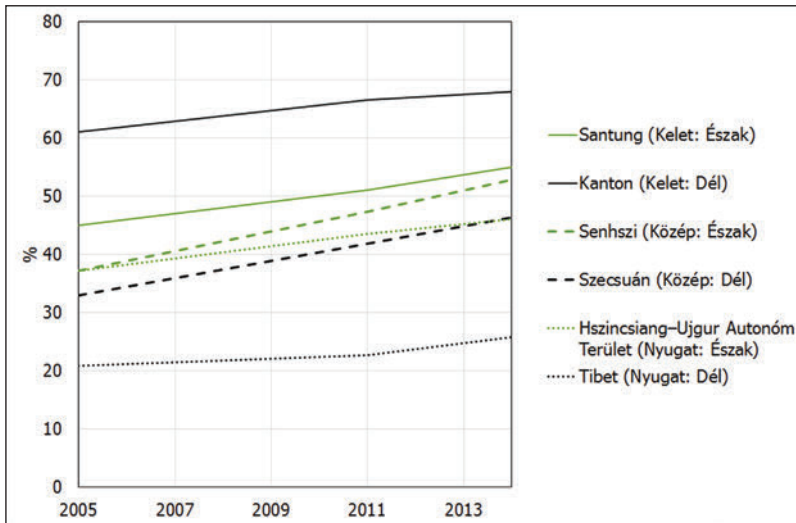
Kína általános, nagy ütemű fejlődése mögött jelentős regionális különbségek bújnak meg. Ami a külvilág számára Kínaként, kínai városokként megjelenik, az a tengerparti, nagyjából 100-150 kilométeres sáv és néhány, ettől nyugatabbra fekvő város, például Csungking, ahol a kínai népesség túlnyomó része él. Az urbanizációról fent leírtak így elsősorban a keleti régióra érvényesek, némely további megszorítással.

A kommunista időszak kezdeti városellenességéhez a keleti parton politikai és stratégiai megfontolás is társult. A magát külső támadásoktól fenyegetve érző vezetés a támadást elsősorban a keleti parton várta, így - hasonlóan a Szovjetunióhoz és más országokhoz -, a belső, nehezebben elérhető területeket fejlesztette, elsősorban a távoli nyugaton. 1978 óta azonban ezek a megfontolások eltűntek, és a keleti területek váltak a fejlődés egyértelmű színterévé (Zhouyong 2008).

A demográfiai viszonyok általánosságban is az ország három részre szakadásáról árulkodnak. A keleti országrész lélekszáma 2000 és 2010 között 13,21 százalékkal nőtt, szemben a középső 3,41 százalékos és a nyugati területek 2,57 százalékos értékével, a középső területeken elterülő Csungking, Hupej, Szecsuan és Kujcsou tartományok népessége pedig egyenesen csökkent (HE, C. et al. 2016).

Folyamatosan növekvő létszáma ellenére a városi migránsok populációja egyenlőtlenül oszlik meg Kína keleti, középső és nyugati régiói között. A legmagasabb tartományközi migrációs arány az olyan közepes jövedelemszintű tartományokból indul, mint Honan és Hupej, ahol az embereknek indíttatásuk és anyagi eszközeik is vannak a távozásra. Az

agyelszívás által leginkább érintett területek a középső kínai térségek vagy a legfejlettebb régiókkal szomszédos részek. Ezek a tendenciák azt vetítik előre, hogy a kínai gazdasági fejlődés regionális egyenlőtlenségei tovább nőnek, mivel a régiók tehetségmegtartó képességei között egyre növekszik a különbség. Végül, de nem utolsó sorban azok a tartományok, ahol a legmagasabb a kivándorlási arány, a legalacsonyabb pozíciókon állnak a bevándorlás népszerűségi listáján, így ezeken a helyeken rendkívül nagy valószínűséggel csökkenni fog a városi munkaerő (YE, J. et al. 2016).



70. ábra: Urbanizáció szintje Kína hat kiválasztott tartományában  
Adatforrás: Kínai Statisztikai Hivatal

A középső tartományokban az urbanizáció kezdeti szinten tart jelenleg: ipari, agrártermékeket feldolgozó vállalatok telepednek ide, az infrastruktúra teljesebb kiépítésére törekednek a térségben. A szállítási lehetőségek bővítése és a szolgáltatások szélesebb körű hozzáférhetősége a kulcsfontosságú az urbanizáció folyamatában. Ugyanakkor a fejlesztési zónák központilag történő kijelölése, mint a tervezett urbanizáció egy eszköze, káros hatással bír a fejlődő városokban. Ennek következtében felerősödik a társadalmi és gazdasági polarizáció a néhány területre összpontosuló beruházások miatt kialakuló területi egyenlőtlenségek nyomán (GU, CH. et al. 2012). A térségben alig található növekedési pólus, és például Szecsuan tartomány az egyik legjelentősebb kibocsátója az alacsony státuszú migránsoknak (HE, C. et al. 2016).



Kína periferiáján, a túlnyomórészt etnikai kisebbségek által lakott, ritka népsűrűségű és kedvezőtlen földrajzi adottságú nyugati tartományokban jellemző leginkább a szegénység, ahol hasonló problémákkal küzdenek, mint más fejlődő országok: magas írástudatlanság, alacsony képzettségi szint, rossz egészségügyi körülmények, munkanélküliség, alapvető szolgáltatások hiánya. A szegénység által leginkább sújtott területek többsége a nyugati tartományokban koncentrálódik, hiszen itt a legmagasabb az agráriumban foglalkoztatottak aránya, amely alacsony hozzáadott értékkel bíró tevékenység (ZHANG, M. 2003).

## **Urbanizációs kihívások**

A nagy tömegeket rövid idő alatt érintő, a korábbi társadalmi struktúrákat felforgató, az előzőleg bevált rendszereket nagy kihívás elé állító urbanizációs folyamat számos feszültséggel jár, melynek jó része ismert más országok korábbi tapasztalataiból. A kínai átalakulás mértéke, a hagyományos, illetve szocialista időszak alatt kiépült eszközök és igazgatási megoldások, valamint a nyugatról átvett minták párhuzamos léte azonban nagymértékű eltérésekhez, egyedi jellegzetességekhez vezet.

### *A hukou rendszer*

A mozgás, illetve a költözés valamilyen szintű és hatékonyságú adminisztratív korlátozása a szocialista rendszerek általános sajátossága. A szovjet, illetve a mai orosz és utódállami gyakorlatban tovább élő, a cári rendszerből eredő propiszka és az ennél jóval lazább és korlátozottabb, 1960 és 1989 között alkalmazott, Budapestre való beköltözést akadályozó szabályozás (Kocsis J. B. 2009) ennek megvalósult példái. Ezekre éppen a lakás- és munkaerő-piac kiiktatása miatt nagy zavarokkal működő lakóhelyelosztás irányítása miatt lett szükség. Hasonló rendszer az erős szabályozási hagyományokon alapuló, és azt a szocialista időszak alatt megőrző Kínában ma is megtalálható.

A nagyon régi tradíciókból eredő *hukou* rendszernek igen komoly hatása volt a modern kínai állam kialakulására. A *hukou* rendszer premodern formái alapvető fontosságú elemek voltak az államalkotási folyamatban, a hatalom és a hatóságok központosításában, valamint a migráció és a társadalmi mobilitás bizonyos korlátozásaiban. A köztársasági korszakban

az állam felépítésének folyamata forradalmi változásokat hozott a kínai kormányzási rendszerben, de nem sikerült véget vetnie a társadalmi folyamatok szabályozásában nagyon régóta jelen lévő *hukou* rendszernek. A *hukou* rendszert fenntartották – ahol és amikor lehetséges volt – katonai mozgósítások, valamint mezőgazdasági és ipari szervezési feladatok céljára (YOUNG, J. 2013).

A *hukou* rendszer az állampolgár születési helye szerint meghatározza, hogy az adott személy vidéki vagy városi alapú jogokkal bír. A kommunista korszak hajnalán a *hukou* rendszert lényegében abból a célból tartották meg, hogy alapvető szerepet játsszon a tervgazdaság létrehozásában, továbbá, hogy lehetővé váljon a szocialista állami átalakítás és az állami ellenőrzés, irányítás fenntartása. A rendszer ezen feladatait és szerepeit fenntartották és erősítették is három évtizedig, egészen a „Reform és Nyitás” politikájáig, amíg új erők nem kezdtek hatni erre a nagyon régi intézményre.

A piactudaság növekedésével a *hukou* rendszer működése még összetettebb lett. Azzal, hogy Kína vidéki agrár-közösségeinek kötöttsége csökkent és az agrárnépesség mobilisabb lett, a Mao-korszak szigorú vidék-város megosztottságát, a korlátozott mozgás szabályait, a városi lakók *hukou*hoz kötött előjogait egyre erősebb kihívások érték. Az 1980-as években kibontakozó reformok hatására megindult a beáramlás a kevésbé jómódú és fejletlenebb területekről a keleti, tengerparti térségekbe, ami azt eredményezte, hogy a korábbi történelmi korszakokban egymástól szigorúan elkülönített emberek kerültek kapcsolatba. A kialakuló migráció Kína történetében példátlan mértékben törte át a vidék-város megosztottságot, a megye- és tartományi határokat. Mindeme kiívások azonban nem a rendszer eltörlése, hanem átalakítása, és bizonyos értelemben annak megerősítése irányába hatottak (YOUNG, J. 2013).

Bár a polgárok ma már fizikailag nincsenek korlátozva a mobilitásban, a szülővárosuktól távolabb dolgozók továbbra is igen nagy kihívásokkal kénytelenek szembenézni a mindennapi élet során a rendszer miatt. A nem helyben születettek sokkal nehezebben kapnak lakáshitelt és megfelelő orvosi ellátást, a gyermekeiknek pedig szinte lehetetlen bekerülni a jobb oktatási intézményekbe, mivel a rendszer ezen szolgáltatások terén a helyi lakosokat részesíti előnyben. A szisztéma történelmileg és gyakorlatilag egyfajta röghöz kötést is jelent, bár ez egyre inkább átalakul, és az urbanizáció, a településfejlesztés egyfajta eszközévé is vált (HE, C. et al. 2016).

A *hukou* rendszernek már nincs közvetlen szabályozói hatása, mivel mind a legális, mind a szürke és fekete piac lehetővé tette alternatív megoldások érvényesülését. A szakképzettek és diplomások aránylag egyszerűen szerezhetik meg, így a *hukou-regisztrálatlanság* inkább a képzetlen beáramlók körében jelentkezik (HE, C. et al. 2016). A fent említett, ma is jellemző alulurbanizáltság egyik jele, hogy a városi körzetek körülbelül 260 millió lakosának, akiket bevándorlóként ismerünk, nincsen városi hukou kártyája. A tervgazdálkodással intézményesített szinten érintett jogok és érdekek mentén való megosztottság jelentősen csökkent, és egy új, jellemzően mezőgazdasági származású, hukou-regisztrálatlan munkásosztály vált a városi gazdaság integráns részévé. Ezen embertömegek jelentős gazdasági és társadalmi problémák forrásai a kínai nagyvárosokban, ami gyakran elégedetlenségekhez, lázongásokhoz vezet. A helyzet kezelése érdekében a kormány 2020-ra a gazdaság egyensúlyának helyreállítása céljából 100 millió beköltöző munkásra terjeszti ki a városi hukou tartózkodási engedélyt, ami jelentős erőforrásokat és társadalompolitikai eszközrendszer kiépítését követeli meg (YOUNG, J. 2013).

### *Szegénység és polarizáció*

Hatalmas kihívást jelent Kína számára a szegénység kiterjedtsége és mélysége. Az 1950-es évek óta szigorú szabályozások korlátozzák a munkaerő szabad áramlását a tartományokon belül, így az iparosodó Kínában egyre nagyobb lett a szakadék a városi és vidéki lakosok életkörülményei között (ZHANG, M. 2003). Az agrárterületek alulfejlettsége és elhanyagolása következtében nagyjából 28 millió földműves nyomorgott 2004-ben. Továbbá nagyon sok városba áramló vidéki ember hagy maga mögött eltartottakat, akik számára azonban - mivel maguk sem tudnak túl sokat félretenni - nem képesek megfelelő támogatást nyújtani (SWIFT, N. 2004).

A gazdasági növekedés és az ennek következtében felerősödő városokba vándorlás számos pozitív hozadékkal bír, de számolni kell ezek káros hatásaival is (környezetszennyezés, zsúfoltság, szegregáció, erőforrások kimerülése stb.). Egyre többen már nem a munkalehetőségek, hanem a fejlettebb, kiépült infrastrukturális szolgáltatások miatt költöznek a városokba. Ennek hatására viszont megnő a városi munkanélküliség,

többen veszik igénybe a szociális ellátórendszereket, ami gyengíti a város hatékonyságát és pozícióit (WORLD BANK – DEVELOPMENT RESEARCH CENTER OF THE STATE COUNCIL, CHINA 2014). A szegénység csökkenése helyett sokszor stagnálás, sőt, növekedés tapasztalható, például 2004-ben először a gazdasági reformok 1978-as bevezetése óta (SWIFT, N. 2004).

A városban foglalkoztatottak egyharmada vidékről bevándorló munkás volt 2013-ban. Ez a migráció viszont hozzájárul a gazdasági struktúra átalakulásához, segít kiegyenlíteni a város és vidék közötti bevételkülönbségeket, és csökkenti a szegénységet. Kínában ugyanis a bevándorló munkások vendégmunkásként viselkednek: egy részük csak átmenetileg, pár évre vállal állást a városokban, majd visszaköltözik vidékre a családjához (HE, C. et al. 2016). A változó gazdasági körülmények, a technológiai fejlődés megkövetelik a vendégmunkások magasabb szintű képzettségét, ennek következtében magasabb bérekért hajlandók dolgozni. Így a törzsgyökeres városlakók és a migránsok bérei közötti különbségek fokozatosan csökkentek, ma már nagyon minimálisak. Ez viszont azt eredményezi, hogy egyre többen már családotól, tartósan költöznek a városokba, ezzel erősítve az urbanizáció negatív hatásait (WORLD BANK – DEVELOPMENT RESEARCH CENTER OF THE STATE COUNCIL, CHINA 2014).

A vidékről városokba vándorlókat az állam és a tartományok több módon segítik az elhelyezkedésben. A beilleszkedésüket támogató egyik lehetőség a munkaadóknak nyújtott hozzájárulás a parasztok képzésére, akik a bizonyítvány megszerzése után el is tudnak náluk helyezkedni. A jobb életkörülmények megteremtése érdekében támogatást biztosítanak a vállalatoknak azzal a céllal is, hogy ugyanolyan szociális ellátásban részesítsék a vidékről érkezett munkavállalókat, mint a városlakókat. Egy másik megközelítés, hogy mikrohitelkkel ösztönzik saját vállalkozás indítására a parasztokat (CHEN, A. – GAO, J. 2011).

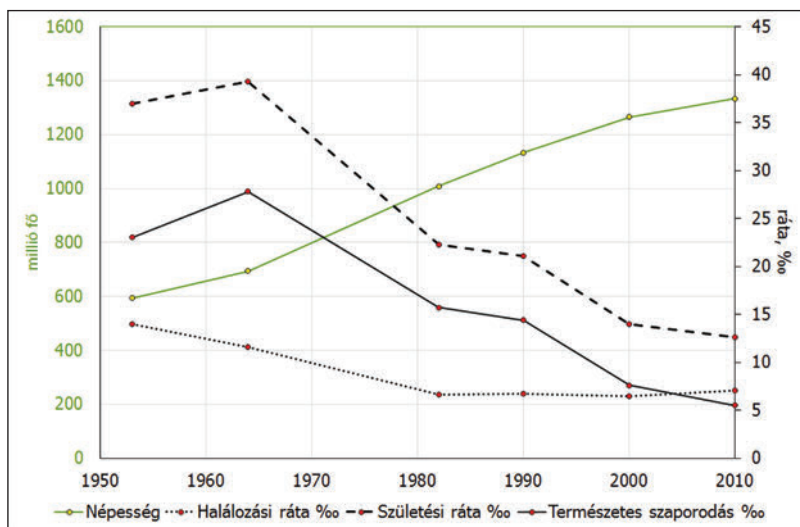
### *Előregedés*

Kína, a világ túlnyomó részéhez hasonlóan, a csökkenő fertilitás és a növekvő várható élettartam következtében előregedő társadalom. A kínai demográfiai viszonyokat a korábban szigorúan követett egyke politika tette egyedivé, amelynek következtében az egy nőre jutó átlagos gyerekszám az 1950-es 5,6-os értékről 1,8-ra csökkent 2000-re, a várható élettartam pedig 40-ről 73 évre nőtt. A népesség medián életkora 23,9-ről 32,6-ra

emelkedett ugyanezen idő alatt, míg 2050-re ez várhatóan 49,8 évre nő, jelentősen meghaladva a világ és számos fejlett ország adatát. A legalább 65 éves korúak erre az időpontra várhatóan a népesség negyedét fogják kitenni (PENG, X. 2011; GONG, P. et al. 2012).

A demográfiai jellegzetességek erősen eltérnek a városokban és a vidéki területeken. A városi fertilitás jóval alacsonyabb szintű és a várható élettartam magasabb, ami az átlagoshoz képest nagyobb mérvű előregedést vonna maga után. Ezt azonban a vidékről városba áramlók fiatal életkora ellensúlyozza, ami így a vidéki területek gyors előregedését okozza (GONG, P. et al. 2012).

A fertilitás és a várható élettartam tekintetében jelentős különbségek jelentkeznek. A fejlett keleti tartományokban jóval alacsonyabb a gyerekszülések száma és nagyobb a várható élettartam, mint a középső és leginkább nyugati tartományokban, ami a fejlett régiók fokozott előregedéséhez vezet (PENG, X. 2011).



71. ábra: Kína demográfiai átalakulása

Adatforrás: PENG, X. 2011

Komoly eltérések tapasztalhatók a vidéki és városi népesség társadalmi ellátórendszerre való támaszkodása terén is. 2000-ben a 60 évnél idősebb városi lakosság 71 százaléka kapott valamilyen nyugdíjat, és 12 százalékkukat látta el a társadalombiztosítás, míg vidéken ez az

arány 5 százalék és 1,5 százalék volt, és az idősek 85 százaléka számára a rokonai biztosították a megélhetést. Ez a városi környezetben, elsősorban az egyke politika következtében előálló „rokonhiány” és a városi életmód sajátosságai miatt kivitelezhetetlen. E kihívások kezelésére a városi gazdaság és társadalombiztosítás még nem készült föl (GONG, P. et al. 2012).

A demográfiai viszonyok, elsősorban a demográfiai átmenet lecsengése más jellegű kihívásokat is tartogat. Az előrejelzések szerint 2025 körül nagyjából 1,4-1,5 milliárd fővel tetőzhet Kína népessége, amit 2030-tól gyors csökkenés vált föl, melyet nagyjából ugyanettől az időponttól kezdődően a munkakorú népesség nagyságának mérsékelt csökkenése is kísérhet. Az 1965 és 2005 között gazdasági növekedés nagyjából negyede tudható be a munkaképes korú lakosság növekedésének, azaz a nagy mennyiségben hozzáférhető olcsó munkaerőnek. 2030-tól kezdődően azonban e modell demográfiai alapjai fokozatosan eltűnnek. Új, nagyobb hozzáadott értéket termelő gazdasági mechanizmusok kiépítése válik szükségessé elsősorban az ilyen munkaerőre épülő keleti parti nagyvárosokban, míg az ilyen jellegű tevékenységek várhatóan a belsőbb területek városaiba költöznek (PENG, X. 2011).

### *A vidék városodása*

Már az 1980-as években felismerték a városi és vidéki fejlesztési stratégiák együtt kezelésének és összehangolásának fontosságát az Építésügyi Minisztérium kezdeményezésére. Az 1990-es évektől a városfejlesztési stratégiák népszerűsítése érdekében fő témakörként kezelték az urbanizációt és a várostervezést (GU, CH. et al. 2012).

A vidéki térségek elsődleges szerepe az élelmiszertermelés, amellyel ellátják az iparosodó városokat, így azoknak volt lehetősége ipari tevékenységekre, kereskedelemre specializálódni. Az iparosodást követően felgyorsult a népesség városokba áramlása. Évente több mint 10 millió kínai hagyja el a vidéki lakóhelyét és költözik városba az 1990-es évek óta. Az azóta zajló gyors ütemű iparosítás és technológiai fejlődés még inkább kiélezte a vidéki és urbánus térségek közötti ellentétet. Ennek egyik oka például, hogy számos telket kisajátított az állam a parasztoktól, és ipari zónának/ipari parknak különítette el a területet. A városok túlnőttek határaikon, újabb területek bekebelezésével tudtak csak hatékonyan tovább

működni, így verseny alakult ki a véges földterületek birtoklásáért (YU, A. T. W. et al. 2014).

Gyakran találkozni a rész-urbanizáció jelenségével, amely a nagyvárosok közelében található kisebb településekre, ún. szuburbiákra vagy az ország belsőbb területein található falvakra jellemző. Ezeken a területeken már láthatóak az urbanizáció jelei, tulajdonképpen annak kezdeti szakaszában vannak: eltávolodnak a mezőgazdasági tevékenységektől, ipari vállalatok telephelyei lesznek. Sok esetben még nem minősítették őket városi rangúvá, de egyre jobban érzékelhető a szerkezetük átalakulása. Közös jellemzőik, hogy csekély számú az agrárszektorban foglalkoztatottak száma és sok a nem helyi lakos – vagyis az ipari munkahelyek betöltésére érkező bevándorló. Ezek a települések szerencsés helyzetben vannak az urbanizáció folyamatát illetően, hiszen fokozatosan megy végbe esetükben a fejlődés, nem pedig rövid idő alatt ugrik meg a népességszámuk a megnövekedett vonzerejük miatt (GU, CH. et al. 2012).

Jelenleg Kína keleti sávjában összpontosul a népesség és a gazdaság nagy része, a fejlődés központjai az ottani kikötővárosok és megapoliszok. Ezzel szemben a nyugati területek messze elmaradnak mind fejlettségben, mind pedig a városodást tekintve. A vidéki urbanizáció hajtóerejét kezdetben a parasztok erős akarata jelentette, majd gazdasági és politikai megfontolásokból egyre fontosabbnak tartották a vidéki vállalatok támogatását és a gazdasági vérkeringésbe való bevonását is. A vidéki térségek iparosítása számos okot adott a korábban mezőgazdaság-centrikus helyiek elégedetlenségére. Elveszik és beépítik a földjeiket, romlik a környezet minősége, ráadásul a kisvárosok nem képesek olyan hatékonyan működni, mint a jóval nagyobb méretű és befolyással bíró keleti parti nagyvárosok (GU, CH. et al. 2012).

### *Az urbanizáció által előidézett társadalmi konfliktusok*

A fejlődő országoknak számos környezeti konfliktussal kell szembenézniük, amelyek egy részét az agrárium okozza, másik részét pedig az ipari tevékenységek. De a két szennyezés eltérő a kibocsátás helyzetét és terjedését tekintve: a városi gyárak egyetlen pontból kiindulva terjesztik szét a szennyezőanyagot, többnyire légszennyezés formájában, még a vidéki térségek a földműveléshez szükséges vegyszereket a vizekbe



és talajba juttatva rontják a környezet minőségét. További környezeti konfliktusforrás az is, hogy a legszennyezőbb vállalatok a részben urbanizált területekre települnek. Ők ugyan munkahelyet teremtenek az urbanizáció kezdeti szakaszában álló kisvárosokban, mégis elégedetlenséget vált ki a vidék természeti értékeinek rombolása a nagyfokú károsanyag-kibocsátásuk miatt (YU, A. T. W. et al. 2015).

A vidéki lakosság városokba áramlása számos konfliktushelyzetet generál a társadalomban. A legélesebb konfliktushelyzet viszont nem a szegények és gazdagok vagy a különböző társadalmi státuszú csoportok között figyelhető meg, hanem a kulturális különbségekből fakad. A városokba érkező földműves parasztok nehezen illeszkednek be az új közegbe, a felgyorsult életritmusban hajlamosabbak deviáns viselkedést tanúsítani, így veszélyeztetve a közbiztonságot, miközben az etnikai és nyelvi különbségek, még a han népességen belül is, nehezítik az akkulturalizációt. A jobb megélhetés és munkalehetőségek reményében érkező népességtömeg is használni kezdi a városi infrastruktúrát, szolgáltatásokat, vetélytársat jelentve és kiszorítva ezzel a törzsgyökeres városlakókat. Másik oldalról pedig a vidéken maradó gazdálkodók féltik a földjeiket az újabb beépítésektől, a városok és ipari területek terjeszkedésétől (YU, A. T. W. et al. 2014).

## Városok igazgatása

Kínában, amely a világ legnépesebb országa, már az 1949-es kommunista hatalomátvétel előtt feltétlenül erős központi kormányzásra volt szükség, ám talán ugyanilyen elkerülhetetlenül helyi szinten is erős kormányzó erők kellettek. Az ország első kommunista vezetője, Mao Ce Tung nem titkolta, hogy a helyi kormányzatokat irányítandó és beszabályozandó testületeknek tekinti, hatalmat ad nekik és vissza is vesz abból, aszerint, ahogy jónak látja. Halála, vagyis 1976 óta Kína fokozatosan elmozdult a piaci alapú gazdaság felé, s ezzel együtt a központi kormány elkezdett lazítani a gazdasági szabályozókon (SWIFT, N. 2004).

Ugyanez a központi kormány azonban elvben továbbra is épp olyan fokú politikai kontrollt gyakorol, mint korábban. Ez természetesen hatalomátruházással jár. A jól informált kínai megfigyelők is meglepően bonyolult befolyásrendszerről beszélnek; olyan entitások és egyének megjelenéséről (vagy újra megjelenéséről) helyi szinten, akiknek hatékony gazdasági

erejük van, miközben valamilyen immunitást élveznek politikai vagy etikai alapelvek betartásától, melyek azonban, ha érdekek úgy kívánják, rögvest kíváncsálgatásnak tudnak megjelenni (SWIFT, N. 2004).

### *Az önkormányzati struktúra Kínában*

A jelenleg 1,3 milliárd lakosú Kínában 22 tartomány van (Tajvant a 23.-nak tekintik), öt autonóm tartomány és négy tartományi jogú város. Hong Kong és Makaó különleges közigazgatású régiók. A közigazgatás megyei szintje sokféle rendeltetésű lehet, megyei jogú városoktól tartományi közigazgatás alatt álló városkörzetekig. A városi vagy falusi szint is bármit jelenthet autonóm falutól – amit megyeként emlegetnek – a helyhatóság fennhatóságán kívül fekvő területig (SWIFT, N. 2004).

A „kínai jellegű szocializmus” és a kormányzás struktúrája az 1954-es alkotmányban került megfogalmazásra, amit 1975-ben átdolgoztak, és 1978-ban, majd 1982-ben új alkotmány lépett a helyébe. A valódi végrehajtói hatalom a KKP (Kínai Kommunista Párt) főtitkárának és a Országos Népi Gyűlésen (ONGY) belüli Állandó Bizottságnak, illetve a végrehajtó hatalom központjaként működő Államtanács, azaz a kormány elnökének kezében összpontosul, a KKP primátusával. A pontos struktúra nagyon összetett és az aktuális dinamikát sokban befolyásolja az, hogy kik töltik be ezeket a hivatalokat és kik is a követőik (FOLSOM, R. H. et al. 1992).

A tartomány minden 400 000 lakosra választ egy képviselőt ötéves időtartamra az Országos Népi Gyűlésbe; minden képviselő a párt tagja vagy a KKP támogatását élvez. A KKP-n kívül nyolc másik politikai párt van, de mind alkalmazkodnak a KKP-hoz. Az Országos Népi Gyűlés a szocialista hagyományoknak megfelelően elsősorban jelképes funkciót tölt be, üléseinek gyakorisága (évente egyszer, rövid időre) és mérete (több ezer képviselő) nem tesz lehetővé ennél többet (SWIFT, N. 2004).

Az Országos Népi Gyűlés helyi képviselői az adott igazgatási szintnek megfelelő Helyi Népi Gyűlések, a nemzeti autonóm tartományokban pedig az Autonómia Hivatal. Az országoshoz hasonlóan helyi szinten is a KKP megfelelő szintű szerveinek primátusa érvényesül a döntéshozatalban. A szocialista berendezkedés általános alapelveéhez hasonlóan itt is az a célja a közigazgatási egységeknek, hogy a központi vezetés által kitzúzott célok végrehajtását biztosítsák és szavatolják, ehhez megszerezzék a

szükséges elemeket és forrásokat, valamint megőrizték a törvényes rendet, létrehozzák és karbantartsák az infrastruktúrát (SWIFT, N. 2004).

A helyi közigazgatás jelenleg négy szintű: tartomány, megye, elismert (megyei jogú) város és elismert kisváros; ezek alól kivételeket képeznek a nemzeti autonóm tartományok és a különleges közigazgatási körzetek (FOLSOM, R. H. et al. 1992).

### *A város képlekeny fogalmai*

Városoknak és falvaknak településpolitikai, gazdaságfejlődési, politikai ideológiai és hatalmi helyzetet tükröző szempontok alapján, központilag nyilvánítja a településeket az Államtanács vagy a Belügyminisztérium. A kínai települések két fajtája így az elismert város (*csien cse si*) és elismert kisváros (*csien cse csen*). A várossá nyilvánítás a helyi vezetés és a lakók számára abból a szempontból fontos, hogy feljogosítja őket a megfelelő hukou birtoklására (lásd fenn), és magasabb szintű támogatással, infrastruktúrával jár.

Az utóbbi időben érvényben lévő hivatalos várossá nyilvánítási követelmények, így a város definíciói elég jelentős eltérést mutatnak a máshol megszokottaktól. Várossá bizonyos gazdasági, társadalmi és infrastrukturális követelményeknek eleget tévő *megyék* nyilváníthatók, amelyek más, erre vonatkozó kritériumoknak megfelelő központi településsel rendelkeznek. Kisvárossá nyilvánítás esetén hasonló feltételrendszert kell a *településnek* teljesítenie. Mindkét esetben az egyik legfontosabb kritérium a nem-mezőgazdaságban dolgozók aránya (ZHUOYONG, CH. 2008).

### *A helyi szint bevételei*

Kínában a helyi bevételek nagyrészt helyi adókból, (például társas vállalkozások bevétele, mezőgazdasági- és ingatlanadók), közös adókból (például személyi jövedelemadó, termék/terményadó, vállalkozási adó, társasági adó) és egyéb forrásokból állnak (ilyenek a monopóliumok, fix kvóták, részvények/kötvények és hitelek). Elméletben minden pénzügyi folyamatot közvetlenül a tartományi pénzügyminisztérium felügyel, de a helyi kormányzatok döntenek saját költségvetésükről, a lokális feltételeknek, körülményeknek megfelelően fejlesztenek ki módszereket

és hoznak szabályokat. Kínában a helyi kormányzatok megkapják a központi kormányzat konszolidált költségvetéséből nekik jutó részt is. A költségvetés minden szinten tárgyalás és vita tárgya, amelyet végső soron az Országos Népi Gyűlés hagy jóvá (SWIFT, N. 2004).

A helyi kormányzatok bevételeit és kiadásait az Államtanács auditálja az adott szinteken fenntartott hivatalaival; a költségvetés hatáskörén kívüli pénzügyeket egy okozatokra tagozódó irányítási rendszer működtet (FOLSOM, R. H. et al. 1992).

### *Helyi gazdaságfejlesztés és decentralizáció*

A gazdasági és más fejlesztési célok, amelyekkel az egyes helyi önkormányzatok foglalkoznak, a közvetlen felettes szintről jutnak el hozzájuk, ezek pedig végső soron az Állandó Bizottság által meghatározott célok. Azt azonban, hogy miképpen érik el ezeket a célokat, nagyban befolyásolja az, hogy minden helyi önkormányzati szint egyben egy politikailag önálló entitás is, így fontos lehetőségeik és módszereik vannak, amelyeket nem korlátoznak a felsőbb szintek jogszabályai vagy prioritásai. Mindezen túlmenően 1980 óta a központi kormányzat azzal támogatta a növekedést, hogy egyre nagyobb hatáskört delegált alsóbb szintekre. 1990-ban Sanghaj és Kanton öt másik várossal együtt (Hong Kong, Makaó, Szencsen, Peking, Csungking) mentességet kapott a vonatkozó tartományi igazgatás alól. Ezen túl a tartományi kormányok úgy találták, hogy a központi kormányzat karja egyre kevésbé akarja elérni őket, azaz szabad kezét adott nekik, hogy improvizáljanak, találják meg a saját útjukat, amely során az alsó szintekről kiinduló, gyakran bonyolult és kiszámíthatatlan következményekkel találják magukat szemben (SWIFT, N. 2004).

### *Az önkormányzatok átláthatósága*

Az igazgatási szintek átláthatósága nagyon alacsony fokú Kínában, leginkább a titkolózás jellemző. A gazdasági és társadalmi átalakulások valamelyest kikezdték e rendszert, elsősorban a fejlettebb, erősebb középosztállyal rendelkező településeken. Sanghaj és Peking tartományi jogú városok hatósága 2003-ban lépéseket tett önkormányzataik átláthatóságának növelése érdekében. Sanghajban a helyi kormányzat

különböző hivatalai bevezették a szóvivő intézményét, és kéthetente sajtótájékoztatót tartottak, Peking pedig minden főosztályon szóvivő kinevezését rendelte el (SWIFT, N. 2004).

Kanton tartományi jogú város önkormányzata 2006-ban rendeletet fogadott el az információs szabadság vonatkozásában; ez az első jogszabály Kínában, amelynek célja az önkormányzati működés transzparenciájának biztosítása (CONGRESSIONAL – EXECUTIVE COMMISSION ON CHINA 2008). Kanton és a többi város törekvései azonban jelentős helyi és központi ellenállásba ütköznek, és semmiképpen sem beszélhetünk áttörésről. Jelenleg az információ szabadsága rendkívül ritka, és az internet terjedése sem segít ezen. Igaz, hogy sok településnek saját honlapja, netes archívuma van, de a teljes helyi és központi ellenőrzés mindenhol erősen jelen van.

## A városok sikeressége

A városokon belüli demográfiai változások az urbanizáció bizonyos értelemben vett sikertelenségére hívják föl a figyelmet. A Peking-Tienszin-Hopej által alkotott óriásvárosban stagnált vagy alig nőtt a hukouval rendelkező lakosság, míg a regisztrálatlanok száma jóval nagyobb ütemben emelkedett. Ez alapján e térségek vonzó migrációs célpontjai a képzetlen munkaerőnek, de a hukouval rendelkező helyiek, vagy az azt könnyedén megszerezni képes szakképzett beáramlók számára már nem elég attraktívak. A Jangce deltája vegyes képet mutat: egyes részei, például Sanghaj, Nanking, Szucsou és Vuhszi egyformán vonzóak a képzett (hukouval rendelkező) és képzetlen rétegek számára, míg más városokból kifelé áramlik a kvalifikált munkaerő. A Gyöngy folyó deltájában azonban minden régió, de különösen Kanton és Szencsen bír nagy vonzerővel a képzett és képzetlen rétegek körében (HE, C. et al. 2016).

Hong Kong hosszú évekig a legversenyképesebb kínai nagyváros volt a mérések szerint, azonban egy évtized után elvesztette vezető szerepét a kínai városok között (YING-KIT, L. – NIP, A. 2015). A Kínai Társadalomtudományi Akadémia ranglistája szerint Szencsen első lett a vizsgált 294 kínai, közöttük tajvani város közül (17. táblázat). Szencsen sikerének oka az, hogy az innovációra fókuszál, míg Hong Kong túlságosan a meglévő tevékenységeire támaszkodik, elsősorban a pénzügyek, a kereskedelmi tengerészet, a turizmus és a szolgáltatások terén, közben pedig kevésbé támogatja innovatív technológiai cégek és

más kicsi, de feltörekvő iparágak megtelepedését. 2013-ban Hong Kong GDP-jének 0,73 százalékát költötte innovációs és technológiai projektekre (magánszektor, állami szektor, felsőoktatás együttesen). Ezzel szemben Szencsen a GDP 4,05 százalékát fordította erre 2014-ben, ez vezetett első helyéhez. A részterületeket tekintve azonban továbbra is Hong Kong a legversenyképesebb gazdaság, közöttük a tudásalapú gazdaság, közigazgatási összehangoltság, környezet és kultúra vonatkozásában. A tízes listán elég nagy súllyal jelennek meg a „nem szárazföldi” kínai városok (Hong Kong, Tajpej, Makaó), míg Vuhszi és Szucsou tulajdonképpen Sanghaj elővárosainak számítanak.

helyezés	város
1.	Szencsen
2.	Hong Kong
3.	Sanghaj
4.	Tajpej
5.	Kanton
6.	Tiencsin
7.	Vuhszi
8.	Szucsou
9.	Peking
10.	Makaó

17. táblázat: Versenyképességi városrangsor, 2014.

*Forrás:* Kínai Társadalomtudományi Akadémia

A rangsorban végbemenő változások eltérő gazdaságfejlesztési filozófiát takarnak. Hong Kong és a többi „nem szárazföldi” város gazdaságának uralkodó eleme a szabad versenyos kapitalizmus, míg Szencsen és az egész Gyöngy-folyó deltájának fejlesztése mögött állami koncepciók és források állnak. Továbbá az olcsó telephelyek, a nagy mennyiségű ipari termelés és az elérhető széles körű beszállítói láncok nagyfokú gazdasági aktivitást és innovációt tesznek lehetővé. Mindezen túl Szencsen a kantoni tartomány városhálózatára is támaszkodhat: a Gyöngy-folyó deltájának vidékén elterülő városokat a Világbank a Föld legnagyobb, 50 millió lakosú megalopolisz-területeként tartja számon, mérete és lakosság száma meghaladja Tokióét (WORLD BANK 2015).

Nem véletlen, hogy Kína legversenyképesebb városai a Deltában vannak, közülük kettő, Szencsen és Kanton a szabad övezetben, Kanton tartományban, távol a Kommunista Párt pekingi székhelyétől, a másik kettő, Hong Kong és Makaó pedig valójában szintén ezen megapolisz részeként működik. Kína másik két megapolisza, a Sanghaj-központú Jangce delta és Peking-Tiencsin-Hopej alkotta északi megapolisz más-más szerepkört vesznek föl, és válnak Kína meghatározó gazdasági motorjaivá.

## Következtetések

A kínai gazdaság az utóbbi évtizedekben a városokra épült, és a városfejlesztés egyben gazdaságfejlesztést is jelentett. A fejlődés motorja – egy-egy jelentősebb belső központtól eltekintve – jelenleg és várhatóan a közeljövőben is a keleti part keskeny sávjára korlátozódik, míg a többi terület nyersanyaggal és munkaerővel járul hozzá a gazdaság fejlődéséhez. A demográfiai átalakulások és városfejlődési tendenciák következtében a termelésnek egyre inkább a nagyobb hozzáadott értékű javak előállítására kell koncentrálnia, míg a megtermelt javak számára továbbra is elégtelen belső kereslet áll rendelkezésre. A kínai gazdaság számára ezért nagyon fontos egyre dráguló termékei exportpiacainak biztosítása, ahol az Egyesült Államok piaca mellett az Európai Unióé is kitüntetett szerepet kap.

## Irodalomjegyzék

- CHEN, A. – GAO, J. 2011: Urbanization in China and the Coordinated Development Model: The case of Chengdu. *The Social Science Journal*, 48:500–513.
- CHEN, M. – LIU, W. – TAO, X. 2013: Evolution and assessment on China's urbanization 1960-2010: Under-urbanization or over-urbanization? *Habitat International* 38. pp. 25-33.
- CONGRESSIONAL – EXECUTIVE COMMISSION ON CHINA 2008: China Commits to „Open Government Information” Effective May 1. Washington, DC. <https://www.cecc.gov/publications/commission-analysis/china-commits-to-open-government-information-effective-may-1-2008> – 2017. 05. 17.



- FOLSOM, R. H. – MINAN, J. H. – OTTO, L. A. 1992: Law and Politics in the People's Republic of China in a nutshell. West Publishing.
- GONG, P. – LIANG, S. – CARLTON, E. J. – JIANG, Q. – WU, J. – WANG, L. – REMAIS, J. V. 2012: Urbanisation and health in China. *The Lancet*, 379(9818):843-852.
- GU, CH. – WU, L. – COOK, I. 2012: Progress in research on Chinese urbanization. *Frontiers of Architectural Research*, 1:101-149.
- HE, C. – CHEN, T. – MAO, X. – ZHOU, Y. 2016: Economic transition, urbanization and population redistribution in China. – *Habitat International* 51 pp. 39-47.
- KOCSIS J. B. 2009: Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten, 1930-1985. Budapest: Gondolat.
- PENG, X. 2011: China's demographic history and future challenges. – *Science*, 333(6042): pp. 581-587.
- RUIBO, H. – LINNA, W. 2013: Challenges and Opportunities Facing China's Urban Development in the New Era. *China Perspectives* (2): pp. 15-27.
- SWIFT, N. 2004: Local government reforms in China are led by big cities. *CityMayors Government*, 10. 23. – [http://www.citymayors.com/government/china\\_logov.html](http://www.citymayors.com/government/china_logov.html) – 2017. 05. 17.
- SZELÉNYI I. 1996: Cities under Socialism – and After. In ANDRUSZ, G. – HARLOE, M. – SZELÉNYI I. (eds.): *Cities after Socialism*. – Oxford: Blackwell, pp. 286-317.
- TAN, Y. – XU, H. – JIAO, L. – OCHOA, J. J. – SHEN, L. 2017: A study of best practices in promoting sustainable urbanization in China. – *Journal of Environmental Management* 193, pp. 8-18.
- WORLD BANK – DEVELOPMENT RESEARCH CENTER OF THE STATE COUNCIL, CHINA 2014: *Urban China: Toward Efficient, Inclusive, and Sustainable Urbanization*. – Washington: The World Bank – <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/18865> – 2017. 05. 02.
- WORLD BANK 2009: *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*. – Washington: The World Bank.
- WORLD BANK 2014: *World development indicators*. – Washington: The World Bank – <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators> – 2017. 05. 17.
- WORLD BANK 2015: *East Asia's Changing Urban Landscape: Measuring a Decade of Spatial Growth*. – Washington: The World Bank. – <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/21159> – 2017. 04. 28.

- YE, J. – WU, X. – TAN, J. 2016: Migrate to Skilled Cities: Human Capital Agglomeration and Urban-to-Urban Migration in China. *Emerging Markets Finance and Trade*, 52(8):1762-1774
- YING-KIT, L. – NIP, A. 2015: Shenzhen knocks down Hong Kong to take top spot in China's ranking of most competitive cities. *South China Morning Post*, május 15., <http://www.scmp.com/news/hong-kong/economy/article/1797971/shenzhen-knocks-down-hong-kong-take-top-spot-chinas-ranking> – 2017. 05. 02.
- YOUNG, J. 2013: *The Hukou System: Markets, Migrants and Institutional Change*. Palgrave Macmillan.
- YU, A. T. W. – WU, Y. – SHEN, J. –ZHANG, X. – SHEN, L. – SHAN, L. 2015: The key causes of urban-rural conflict in China. *Habitat International*, 49:65-73.
- YU, A. T. W. – WU, Y. – ZHENG, B. –ZHANG, X. –SHEN, L. 2014: Identifying risk factors of urban-rural conflict in urbanization: A case of China. *Habitat International* 44:177-185.
- ZHANG, L. – ZHAO, S. X. 2003: Reinterpretation of China's under-urbanization: a systemic perspective. *Habitat International*, 27: 459–483.
- ZHANG, M. 2003: *China's Poor Regions: Rural–urban migration, poverty, economic reform, and urbanisation*. London: Routledge Curzon
- ZHUOYONG, CH. 2008: *Urbanization and Spatial Structure: Evolution of Urban System in China*. Institute of Developing Economies



### **III.3. Az Új Selyemút kialakítása és annak környezeti hatásai Kínában – fókuszban a légszennyezés okozta externáliák és azok közgazdasági értékelési lehetőségei**

#### **Bevezetés**

Kína igen gyorsan fejlődik, 1978. és 2012. között az átlagos GDP-növekedési ütem reálértéken számítva 9 százalék körüli, valamint Kína a világ egyik legnagyobb energiafogyasztója, amelyek komoly környezeti következményekkel is járnak, és nem csak Kína, de a világ környezeti állapotát is kedvezőtlenül befolyásolják (LI, T. et al. 2016). 1990-től 2012-ig szemlélve még ennél is magasabb a GDP éves átlagos növekedési üteme, 10,3 százalék körüli (WANG, Y. et al. 2016). A gazdasági növekedéssel párosuló környezetszennyezés azonban akár a kínai gazdaság jövőbeli gátja is lehet (MATUS, K. et al. 2012).

Az Új Selyemút kialakulása esetén az áruszállítás módja esetlegesen módosulhatna: egy jelentős része a hajóval és vasúttal történő szállítás helyett közúton valósulhatna meg, amely a három szállítási mód közül a leginkább környezetszennyező. A közlekedés, azon belül pedig a közúti közlekedés számos externális hatással jár; például a légszennyezőanyagok kibocsátása, majd az ebből kialakuló koncentrációértékek által kiváltott hatások jelentős társadalmi költségeket eredményezhetnek, amelyek becslése, ismerete számos kérdés megválaszolásában segíthetnek. Kínában az utóbbi két évtizedben több irányból is igyekeztek olyan szabályozási eszközöket bevezetni és alkalmazni, amelyek pl. a közúti közlekedés által okozott emissziók csökkenéséhez vezethetnek, vagy már vezettek is (jó összefoglalását adja ennek a témának például WU, Y. et al. 2017). Az új gépjárművekre vonatkozóan kibocsátási normákat írtak elő<sup>34</sup>, amelyeket folyamatosan

34 Ye Wu és szerzőtársai 1. táblázatukban elemzik, hogy 2000 óta folyamatosan szigorodó előírásokat alkalmaznak Kínában mind a benzines, mind a dízelüzemű nehézgépjárművekre vonatkozóan (WU, Y. et al. 2017 p. 335). A táblázathoz fűzött leírásból kiderül, hogy ezek az előírások jó közelítéssel megfeleltethetők az európai szabványok által előírtaknak. Például a China 5 emissziós norma szintet 2016-ban fogadták el Kelet-Kína tizenegy tartományában, amely tovább csökkentette Kína lemaradását a normákat illetően. Hasonlóan komoly lépésnek tekinthető, hogy Pekingre vonatkozóan helyi VI.-os szintű szabályozást dolgoztak ki a dízeles nehézgépjárművekre, amely az Euro VI.-os emissziós szabványhoz nagyon hasonlít.

szigorítanak (mind a személyautókra, mind a nehézgépjárművekre). Az üzemanyagok minőségét is szabályozzák, kivonták például az ólmozott benzint, illetve alacsonyabb lett az üzemanyagok kéntartalma is. Mindezekon felül támogatják az alternatív üzemanyagot használó járművek terjedését, valamint a legveszélyeztetettebb nagyvárosokban növelik a közösségi közlekedés jelentőségét (WU, Y. et al. 2017).

Ugyanakkor az Új Selyemút kialakulása nem szemlélhető a kínai gazdaság egyéb folyamaitól függetlenül, hiszen például az autópályák hálózatának jelentős bővítése nem csak az áruszállítás módozatára lehet hatással, de arra is, hogy a lakosság közúti közlekedési igénye és lehetősége is megnövekedne, amely további környezetterhelést okozna, és ez csak egy példa a lehetségesek közül. Az igen jelentős gazdasági növekedés magával hozza az emberek gazdagodását is, amely megnyilvánul például abban, hogy a gépjárművek száma is folyamatosan emelkedik, 2014-ben már meghaladta a 100-at az 1000 főre jutó értéke (WU, Y. et al. 2017) (a kínai hivatalos statisztikák között 100 háztartásra jutó adatokat közölnek, ezek szerint 2013-ban 16,9, 2014-ben 19,2, míg 2015-ben 22,7 autó jutott 100 háztartásra (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017)<sup>35</sup>. Tian Wu és szerzőtársai szerint a 2013-as évben, illetve az azt megelőző öt évben Kína világelső lett mind az autógyártást, mind a gépjárművek eladását illetően, 2013-ban már 20 millió darab feletti adatokat tapasztalhattunk (WU, T. et al. 2014). Továbbá – szimulációk alapján – úgy becsülik, hogy 2030-ig a gépjármű-tulajdonosok számának növekedési rátája nőni fog (egészen 9,5 százalékig), majd csökkenő növekedési ütem lesz jellemző (WU, T. et al. 2014). Az egyre magasabb gépjárműszám tehát kiolthatja, vagy legalábbis mérsékelheti a kínaiak környezetvédelmi szabályozás terén tett erőfeszítéseit. Ezt cáfolják Ye Wu és szerzőtársai, akik szerint a 2013-as szinthez képest a gépjárművekből származó levegőszennyezés jelentősen vissza fog esni 2030-ra: a szénhidrogének emissziója 39, a szén-monoxidé 57, az NO<sub>x</sub>-kibocsátás 59, végül a PM<sub>2,5</sub>-é 79 százalékkal (WU, Y. et al. 2017 p. 333.).

Akülönböző szállítási lehetőségek mindegyike okoz externáliákat, nem is teljesen azonosakat, amelyek átlagos fajlagos értékeinek becslése

35 A gépjármű-tulajdonosok számában igen jelentős különbségek vannak Kínában, területi eloszlás alapján: Pekingben kb. 250 gépjármű jutott 1000 főre 2014-ben, míg Guizhou-ban csak 70 (WU, Y. et al. 2017).

is szükséges lenne ahhoz, hogy meghatározhassuk az ezekkel összefüggő teljes társadalmi költségeket (vagy elkerült károkat). Ugyanakkor, ha a tényleges, nettó társadalmi hatásokat kívánjuk becsülni, akkor csak a különböző módozatok által okozott költségek különbségeit írhatnánk az egyes közlekedési módokkal okozott tényleges jóllétváltozás számlájára. Ráadásul a megtett távolság mértéke is változhat az egyes szállítási módok esetén, a hatékonyság is eltérő mértékben módosulhat az egyes szállítási módoknál stb., így annak meghatározása, hogy a társadalmi jóllét milyen mértékben változott pénzben kifejezve, egy nagyon összetett probléma, kalkulálásához egy mélyebb és hosszabb kutatásra lenne szükség.

Az Ázsiából Európába irányuló áruszállítás nem csak az ázsiai térségben, így Kínában növelheti meg a károsanyag-kibocsátásokat, illetve a légszennyezettséget, de az európai térségben is növelhetik azt, főként azért, mert a végső terítés valószínűleg közúton valósítható meg leginkább (FLEISCHER T. 2008), még akkor is, ha a tengeri szállítás mellett a vasúti fejlesztések szolgálnák az Európa felé irányuló áruszállítás bővülési lehetőségét. A szén-dioxid-kibocsátás globális szinten okoz problémát, ebben a tekintetben tehát irreleváns, hol történik az emisszió, a rövid távú légszennyezők esetében azonban már az európai térséget, így hazánkat is közvetlen módon, kedvezőtlenül érintheti az áruszállítás volumenének növekedése (főként a közúti), és az ezzel együtt járó externális hatások fokozódása. Kérdés, milyen szempontok alapján alakítják ki az Új Selyemút egyes szakaszait: mekkora súllyal szerepelnek majd abban a negatív externáliák, amelyek különösen a közúti közlekedéshez társíthatók a légszennyezés vonatkozásában. A szakirodalomban számos kínai példát találunk annak áttekintésére, milyen károkat szenved el Kína társadalma a légszennyezés miatt. Ansar és szerzőtársai több térségben, közöttük 74 Kínában megvalósított infrastrukturális megaprojekt vizsgálata alapján arra a következtetésre jutottak, hogy a beruházások értékelésénél általában úgy lesz a projekt megtérülő, hogy a költségeket alábecsülik, a bevételeket felültervezik, az ezek hatására bekövetkező, szélesebb gazdasági környezetben megjelenő kedvező mellékhatásokat szintén túlbecsülik, és ami a jelen tanulmány szempontjából a legfontosabb: a környezeti és társadalmi hatásokat alulértékelik vagy mellőzik (FLYVBJERG, B. 2005, idézi: ANSAR, A. et al. 2016 p. 365.). Eredményeik

szerint – amelyben végül ők sem számszerűsítették a károsanyag-kibocsátások miatti externáliákat, – a részletesen vizsgált 65 projekt 55 százalékának haszon–költség aránya 1 alatti, 17 százalékának 1–1,4 közötti, de ezek is kisebb megtérülést eredményeztek, mint amit az ex ante értékelések során kalkuláltak. Végül a projektek 28 százaléka mutatkozott az ex post értékelések alapján is megtérülőnek (ANSAR, A. et al. 2016), még egyszer hangsúlyozva, hogy az externális hatások figyelmen kívül hagyásával.

Nyilván, az új kereskedelmi útvonal rengeteg hatással rendelkezne, azonban, a jelenleg elérhető adatok ismeretében némiképp leszűkítjük a vizsgálódás határait: általánosságban tárgyaljuk azt, hogy a közúti közlekedés milyen externáliákat okozhat, ezek a változások hogyan hathatnak a kínaiak jóllétére, illetve – a szakirodalomban megtalálható eddigi kutatások alapján – feltárjuk, milyen vizsgálatok történtek eddig a kínai környezeti változások közgazdasági értékelése terén. A fejtegetés főként elvi síkon fut majd, a tanulmány végén azonban kitekintést teszünk arra, hogyan lehetne a jövőben sokkal konkrétabban, számítások alapján is megvizsgálni, hogy a különböző módokon történő áruszállítás milyen jóllétvesztést vagy jólléttöbbletet ad társadalmi szinten Kínában, vagy akár az Új Selyemút által érintett összes országban.

A téma óriási, ezért a tanulmányban, mint első közelítés, a közúti közlekedési eredetű légszennyezők által okozott externáliákra koncentrálunk majd, amelyek talán a legjelentősebbek. Ugyanakkor – a későbbi vizsgálódások során – nem feledkezhetünk meg a zaj ártalmairól, vagy az autópályák által okozott élőhely-felszabdalódás jóllétre gyakorolt negatív hatásairól, mint ahogy a vízi, a vasúti és a légi áruszállítás negatív környezeti hatásairól sem.

A tanulmány először helyzetelemzést készít: áttekinti a kínai gazdaság közlekedéssel és környezeti állapotjellemzőkkel összefüggő legfontosabb mutatóit, annak tendenciáit, amelyek egy környezetértékelési vizsgálatban mindig fontosak, hiszen a közgazdasági értéket csak egy meghatározott változáshoz kapcsolhatjuk. A releváns statisztikák elemzése azért is fontos lehet, mert azok alapján jövőbeli trendekre is következtethetünk. Ezután a közgazdasági értékelés nehézségeit tekintjük át röviden, majd konkrét szakirodalmi példákon keresztül megvizsgáljuk, hogyan történik a



közlekedés okozta externáliák megragadása pénzben, elsősorban Kínában. Itt kétféle megközelítést alkalmazunk: az externáliák gyakran egészségügyi hatásokban jelentkeznek, amelynek során többek között az ún. elvesztett életek értékét számszerűsítik, tehát itt a végeredmény, a „termék” (korai elhalálozás vagy betegállományban töltött napok száma) értéke felől közelítünk. A másik megközelítés az egyes szennyezők kibocsátásához tartozó fajlagos pénzbeli értékek megállapítására koncentrál, amelynél a környezetgazdaságtanban ismert, piacot helyettesítő módszereket alkalmazzák leggyakrabban.

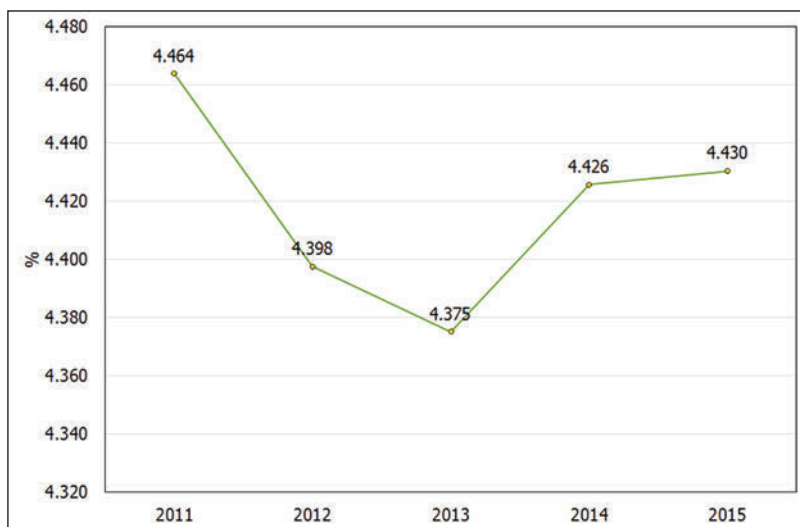
### **Kína gazdasága és környezeti jellemzői a statisztikák tükrében**

#### *Kína gazdasági mutatói a közlekedéssel összefüggésben*

Régóta feltételezzük, hogy a gazdasági fejlettség és a környezet állapota között szoros összefüggés mutatkozik. Az egyik legismertebb összefüggés-hipotézist az ún. Kuznets-görbe írja le, amely azt feltételezi, hogy a gazdasági fejlettség és a környezet állapota között egy fordított „U” alakú kapcsolat létezik, és azt foglalja magában, hogy a gazdasági teljesítménnyel párhuzamosan egy ideig nő a környezet terhelése, majd egy csúcspontot elérve, szétválik a két mutató, és a környezetszennyezés egyre kisebb mértékű lesz. (Természetesen, a különböző szennyezők, környezetállapot-mutatók más-más konkrét viszonyt mutatnak például az egy főre jutó GDP-hez képest.) (részletesen lásd KEREKES S. 2007) Éppen ezért mindig érdekes kérdés, hogy egy adott térségben hogyan alakul a két változó viszonya. Az elemzést kicsit távolabbról indítjuk, összehasonlítjuk Kína gazdasági növekedését, energiafogyasztását, annak megoszlását az energiaforrások szerint, valamint a közlekedési, áruszállítási szektor hozzájárulását a gazdasághoz és a környezetterheléshez, majd a széndioxiddal kapcsolatban megvizsgáljuk Kína Kuznets-görbáját. Végül a rövid távú légszennyezők jelenlegi helyzetét tekintjük át.

Kína gazdasága (a GDP alapján) 1978-hoz képest több, mint harmincszorosára növekedett, miközben az egy főre jutó GDP 21-szeresére nőtt 2015-re (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017), az egy főre jutó GDP 2015-ben, vásárlóerő-paritáson számítva valamivel 13 500 amerikai dollár fölött volt, míg 1990-ben csak 1500

dollár/fő körüli összeget tett ki. A 2015-ös adat szerint Kína lakóinak egy főre jutó GDP-je (vásárlóerő-paritáson) a világátlag 76 százalékaival egyezett meg (TRADING ECONOMICS honlapja<sup>36</sup>). Egy másik forrás már a 2016-os értékeket is közli, mely szerint ekkor 15 400 dollár jutott egy főre (WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>37</sup>). A szállításból, közlekedésből származó hozzáadott-érték aránya ugyanakkor nem sokat változott 2011 és 2015 között (72. ábra). Látható, hogy a közlekedés és a kapcsolódó ágazatok viszonylag egyenletes mértékben járulnak hozzá a bruttó hazai termék előállításához, a 2011 és 2015 közötti időszakban megközelítően 4,5 százalékkal (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017).



72. ábra: A közlekedés, raktározás és postai szállítás hozzájárulása a kínai GDP-hez (%), 2011–2015.

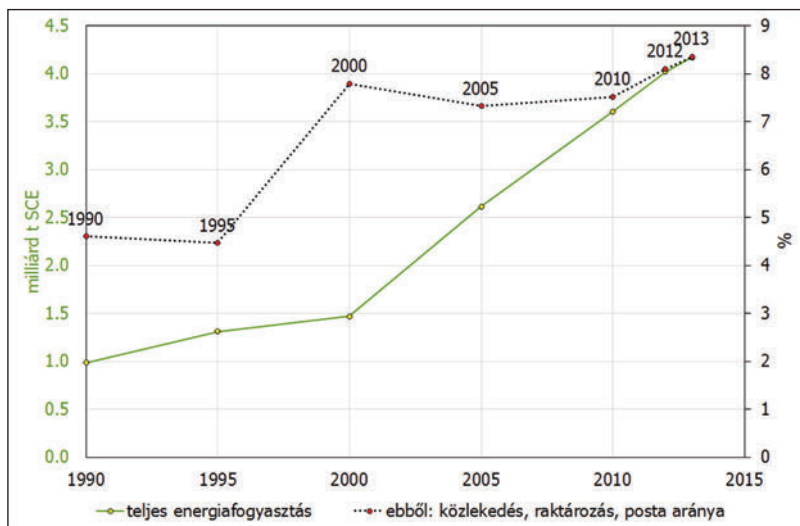
Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

Az egy főre jutó GDP-re vonatkozóan a Kínai Statisztikai Hivatal honlapján (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017) 1978-ra találunk elsőként adatokat, ekkor az egy főre jutó GDP 382 jüan volt, míg 2015-ben nagyságrendekkel magasabb, 49 999 jüan, ami 130-szoros növekedést jelent 37 év alatt.

36 <http://www.tradingeconomics.com/china/gdp-per-capita-ppp> – 2017. 03. 31.

37 <https://knoema.com/atlas/China/GDP-per-capita-PPP-based> – 2017. 03. 31.

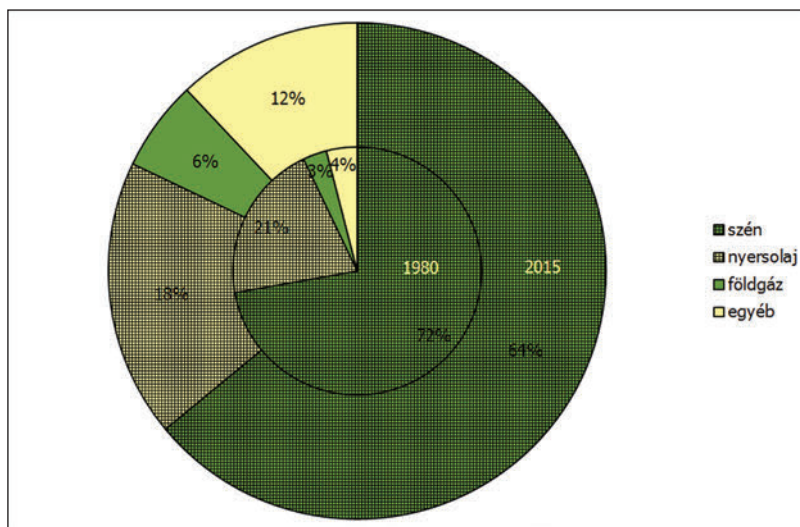
Kínában az energiafelhasználás folyamatosan nő, a 2000-es évtől intenzívebben (73. ábra). 1990-ben 0,987 (milliárd t SCE)-t mutatnak a statisztikák, míg 2015-re ennek közel négy és félszerese realizálódott – 2015-ben a teljes energiafogyasztás 4,3 (milliárd t SCE) (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017).



73. ábra: Kína teljes energiafogyasztása (milliárd t SCE), illetve ezen belül a közlekedési szektor aránya (%) 1990–2013.

Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

A teljes energiafogyasztáson belül az egyes energiaforrások aránya változott ugyan 1980 és 2015 között, de még mindig jellemző, hogy a szén igen nagy szerepet játszik az energiatermelésben és –fogyasztásban, 2015-ben ennek aránya még mindig 64 százalék volt (74. ábra). A jóval tisztább energiaforrásnak számító földgáz aránya kétszeresére nőtt ebben az időszakban, de még mindig alacsony a teljesen belüli aránya (6 százalék), a kőolaj hozzájárulása pedig csak kissé csökkent. A szén magas aránya jelentős környezetterhelést okoz, a légszennyezettség egyik meghatározó forrása. Zhu Chen és szerzőtársai szerint a kínai szénfelhasználás a világ szénfelhasználásának felét teszi ki (CHEN, ZH. et al. 2013, idézi: TANG, CH. – ZHANG, Y. 2015).



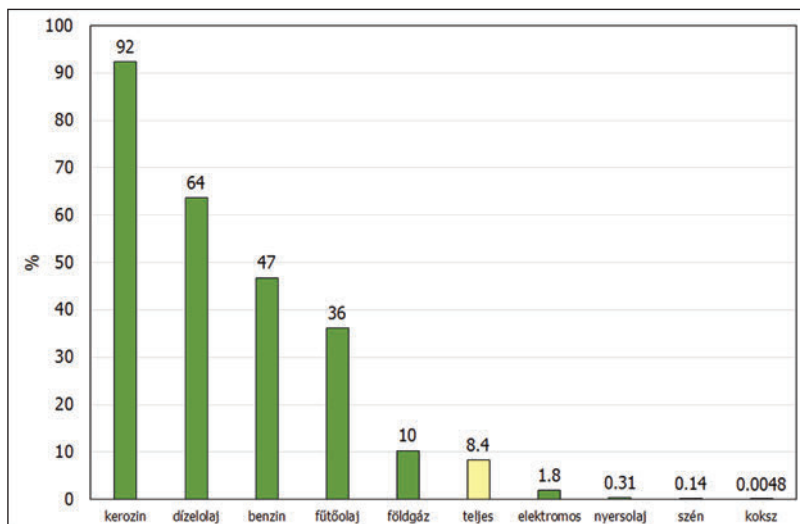
74. ábra: Az energiatermelés energiaforrások szerinti megoszlásának változása (1980: 100% = 0,6 milliárd SCE; 2015: 100% = 4,3 milliárd SCE), 1980; 2015.

Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

A közlekedés egyre jelentősebb hányadát használja a teljes energiafogyasztásnak, 1990-ben még 4,6 százalékát, míg 2013-ban már 8,35 százalékát, amely 80 százalékos növekedést mutat, bár 2000 után néhány időszakban visszaesés is előfordult (73. ábra). Ha energiaforrásonként vizsgáljuk meg a közlekedéssel és szállítással kapcsolatos energiafogyasztást, a 2013-as adatok szerint a kerozin döntő része ehhez az ágazathoz kapcsolódik (92,33 százalék), a dízelolaj 63,67 százalékát használják ebben az ágazatban, valamint jelentős még a benzinből származó energiafogyasztás is, amely 46,78 százalék (75. ábra).

Az energiaszükséglet (vagy ennek reciproka, az ökohatékonysági mutató) fontos jellemzője egy gazdaságnak, és a környezetvédelmi szempontok miatt is külön figyelmet érdemel. A statisztikai adatok szerint, ahol a 10 ezer jüanra jutó t szénegyenérték (tce) mennyiségeket közlik, a teljes energiafogyasztás tekintetében az 1980-as és 1990-es évekhez képest rendkívül jelentős csökkenést mutat, ha pedig 2010-től vizsgálódunk (2010-es konstans árakon számolva), az értékek rendre 0,88; 0,86; 0,83 és 2014-ben 0,80. A legutóbbi adat azt jelenti, hogy (eltekintve az árszint báziséveinek eltéréséből adódó torzulástól) az 1980-as 13,20 tce/10 ezer jüan energiaszükségletéhez képest 16,5-szeres

javulás következett be 2014-re (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017).



75. ábra: A közlekedés, raktározás és postai szállítás energiafogyasztása a teljes energiafogyasztáshoz képest, üzemanyag-típusonként (%), 2013.

Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

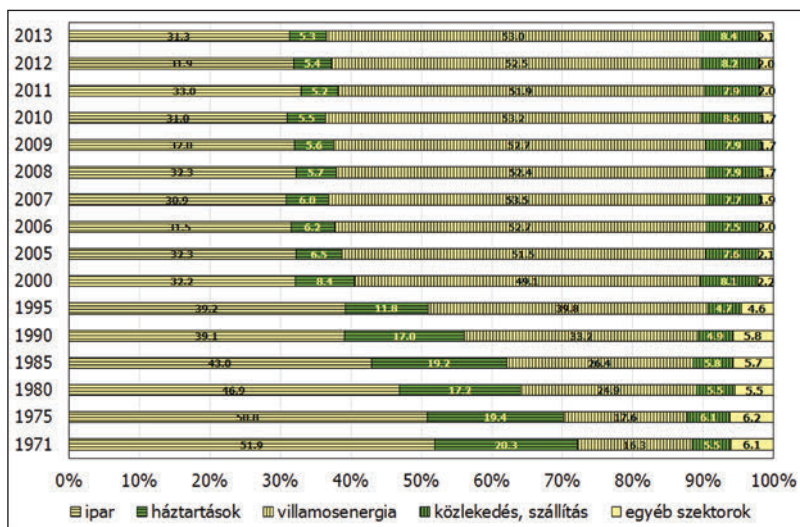
### *Kína környezeti állapotának jellemzői a közlekedéssel összefüggésben*

A közlekedési szektorral kapcsolatban több szennyezőanyag kibocsátásának alakulását érdemes áttekinteni, amelyek közül kiemelt szerep jut a szén-dioxidnak. 2008-ban Kína a legnagyobb szén-dioxid-kibocsátóvá vált, 2014-ben már messze vezetett a többi ország előtt a 10,54 millió kt-ás kibocsátásával. Az egy főre jutó kibocsátása is folyamatosan növekszik, de még mindig a fejlett országok többségének adatai alatt maradnak, 2013-ban 7,6 t/fő értéket jelez a statisztika (WORLD BANK OPEN DATA honlapja<sup>38</sup>).

Kínában az égetésből származó szén-dioxid-kibocsátás legjelentősebb forrása 2013-ban a villamosenergia-ipar, amely a teljes emisszió 53 százalékáért felelt. Az ipar a teljes kibocsátás 31,3 százalékát, a háztartások pedig 5,3 százalékát adták. A közlekedés 8,4 százalékban járult hozzá a teljes szén-dioxid-kibocsátáshoz (WORLD

38 <http://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.CO2E.PC> – 2017. 03. 31.

DATA ATLAS honlapja<sup>39</sup>). A sávdiagram idősorosan mutatja a források szerinti CO<sub>2</sub>-emisszió alakulását (76. ábra). A villamosenergia-termelés több, mint háromszorosára növelte arányát a források között az 1971–2013. közötti időszakban, ehhez képest a közlekedés éven belüli aránya csak 50 százalékkal lett magasabb. Ezt a két markáns aránybeli emelkedést az ipari és a háztartásokból származó emissziók arányának jelentős csökkenése tette lehetővé.



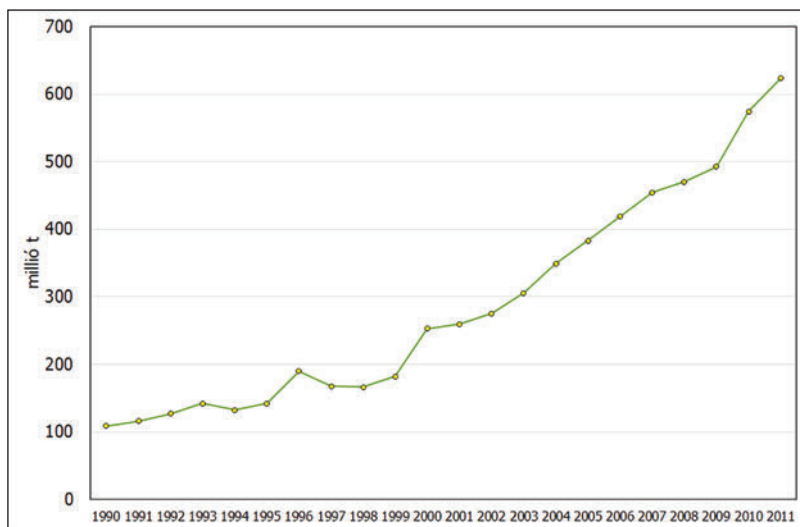
76. ábra: A kínai szén-dioxid-kibocsátás források szerinti (%), 1971–2013.  
Adatforrás: WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>40</sup>

Ha nem az arányok szerint, hanem abszolút értékeken vizsgáljuk a közlekedés okozta CO<sub>2</sub>-emissziót, már egy lényegesen meredekebb emelkedést olvashatunk le a grafikonról (77. ábra). 2011-ben ez a szektor 623,3 millió tonnával járult hozzá a teljes kibocsátáshoz, míg 1971-ben ez csak 46,8 millió t volt; a két érték között 13-szoros a különbség. 1990-hez képest 5,7-szeresére, 2000-hez viszonyítva pedig 2,5-szeresére nőtt a kibocsátás 2011-re (WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>41</sup>).

39 <https://knoema.com/atlas/China/topics/Environment/Emissions/> – 2017. 03. 31.

40 <https://knoema.com/atlas/China/topics/Environment/Emissions/> – 2017. 03. 31.

41 <https://knoema.com/atlas/China/topics/Environment/Emissions/> – 2017. 03. 31.

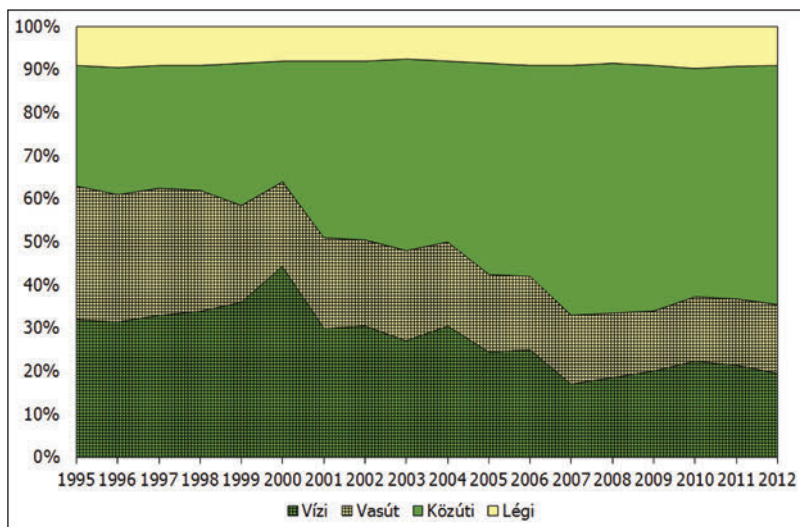


77. ábra: A közlekedésből származó kínai szén-dioxid-kibocsátás (millió t), 1990–2011.  
Adatforrás: WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>42</sup>

Wei Li és szerzőtársai 1995 és 2012 közötti adatok alapján tekintették át a közlekedés egyes típusainak szén-dioxid kibocsátását (LI, W. et al. 2016). Habár vannak nem számottevő ingadozások, a közúti közlekedés 2012-ben egyértelműen a legnagyobb mértékben járult hozzá a kínai közlekedési eredetű emissziókhöz (78. ábra). A második helyen a vízi közlekedés által történő kibocsátás állt, a légi közlekedésé a legkisebb arány, és ez utóbbihoz képest a vasúté kétszeres volt. Ha az időbeli trendet nézzük, egyértelmű, hogy a közúti közlekedés folyamatosan egyre nagyobb arányban felel a közlekedési eredetű szén-dioxid-kibocsátásért.

<sup>42</sup> <https://knoema.com/atlas/China/topics/Environment/Emissions/> – 2017. 03. 31.



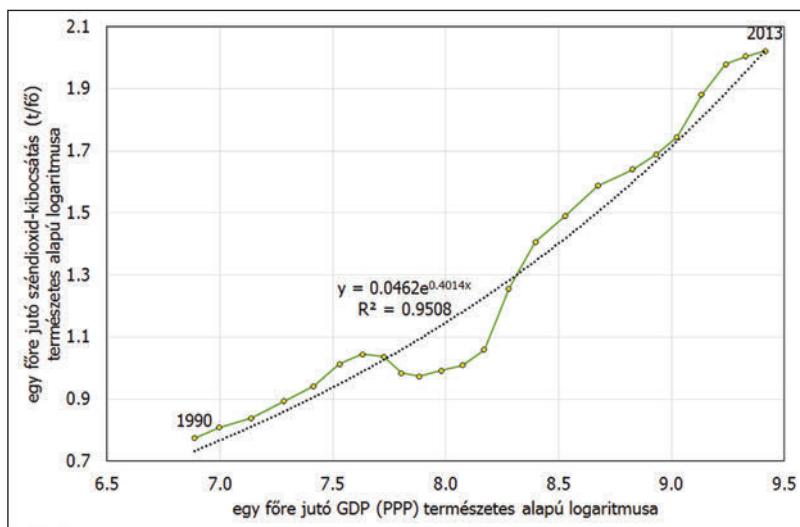


78. ábra: A kínai közlekedés egyes módozatai által okozott CO<sub>2</sub>-emisszió, 1995–2012.  
Adatforrás: Li, W. et al. 2016, p. 5.

Tingting Li és szerzőtársai azt vizsgálták, hogy Kínára érvényes-e a Kuznets-görbe feltételezése, amit a leggyakrabban alkalmazott statikus modell helyett dinamikussal váltottak fel (tehát nem csak a pillanatnyi hatásokat, hanem a kumulatív hatásokat is figyelembe vették), amely dinamika főként a társadalmi–gazdasági jellemzők (energiafogyasztás, kereskedelem, urbanizáció), és az ebből adódó környezeti hatásokban megnyilvánuló változásokat jelentik (Li, T. et al. 2016). Kína 28 tartományának kibocsátási adataira építették az elemzéseiket. Minden tartományra nem találtak a vizsgálati periódusra adatot, ezért a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó becsléseiket nyolc különböző fosszilis energiahordozó fogyasztása alapján határozták meg. A modelljeikben az egy főre jutó szén-dioxid-kibocsátás, valamint az 1980-hoz viszonyított (1980 = 100) reál GDP természetes alapú logaritmusait használták. Az 1996 és 2012 közötti időszakot vizsgálták. Eredményeik azt mutatják, hogy a szén-dioxid esetén is érvényesül a fordított „U” alakú Kuznets-görbe, amelynek csúcspontját (1980-as bázisú számolva) 12 008 renminbinél<sup>43</sup>, vagy 7 847 dollárnál érnek majd el. 2012-es bázisra átszámították ezeket az értékeket, így 65 675 renminbit, illetve 10 404 dollárt kaptak eredményül,

43 Renminbi (RMB): a kínai fizetőeszköz, egysége a jüan.

miközben a 2012-es egy főre jutó GDP 6 249 dollár volt. A szerzők igen optimistán kezelik az eredményeket, szerintük a szén-dioxid-kibocsátással kapcsolatos Kuznets-görbe még 2030 előtt visszafordulhat, vagyis a környezet terhelése szén-dioxiddal, és a gazdasági fejlődést megtestesítő egy főre jutó GDP szétválhat egymástól, a gazdasági fejlődés hasznára lehet a környezet állapotának. Ugyanakkor megállapítják azt is, hogy egy ideig még biztosan a görbe növekvő szakaszán marad Kína.<sup>44</sup>



79. ábra: Kína szén-dioxidra vonatkozó Kuznets-görbéje, 1990–2013.

Adatforrás: A WORLD BANK OPEN DATA (CO<sub>2</sub>)<sup>45</sup> és a TRADING ECONOMICS (GDP/fő)<sup>46</sup> honlapjai alapján a szerző számításai

Különböző adatbázisok adataira támaszkodva, egy egyszerű, statikus Kuznets-görbét becsültünk Kínára vonatkozóan (79. ábra), amelyből

44 Maria del P. Pablo-Romero és szerzőtársai Európa 27 tagországában, kifejezetten a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátással kapcsolatos Kuznets-görbét elemzik (PABLO-ROMERO, M. DEL P. et al. 2017). A közlekedés az energiaszektor után a második legnagyobb szén-dioxid-forrás, egynegyedét adja a teljes kibocsátásnak, és Európában még nem értük el a csúcspontját a közlekedési szén-dioxid-kibocsátásnak. Ha nagyon leegyszerűsítjük a kérdést, azt mondhatjuk, Kína sem teljesít rosszabbul, mint a világ fejlettebb országai.

45 <http://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.CO2E>.

PC?end=2013&start=2013&view=map – 2017. 03. 31.

46 <http://www.tradingeconomics.com/china/gdp-per-capita> – 2017. 03. 31.

látható, hogy a GDP/fő növekedésével párhuzamosan 1990 és 2013 között (némi megingással) még folyamatosan növekszik az egy főre jutó széndioxid-kibocsátás, a növekedés üteme azonban az utolsó években lassuló.

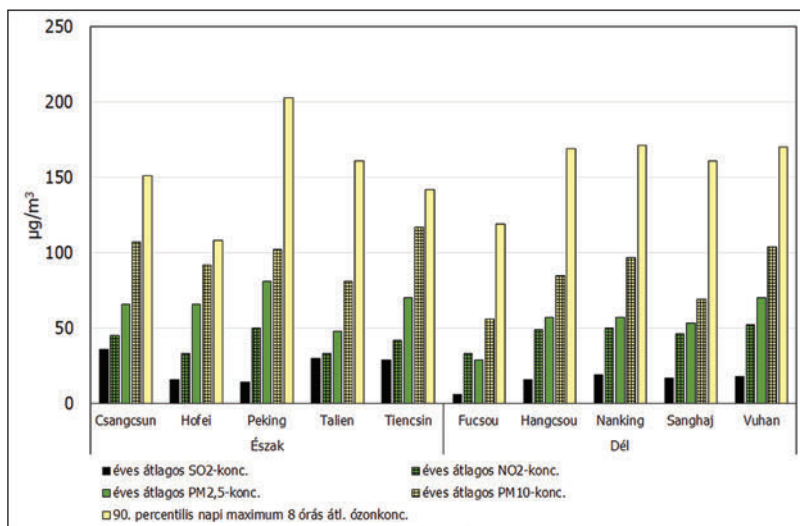
A rövidtávú légszennyezők helyzetének vizsgálatához tíz várost választottunk, amelyek mindegyike egy milliónál nagyobb lélekszámmal rendelkezik, ötöt északról, ötöt pedig Kína déli részéről. A városok északon: Peking, Tianjin, Dalian, Changchun és Hefei, míg délen: Sanghaj, Naujing, Hangzhou, Fuzhon és Wuhan. A legnagyobb lélekszámú város Sanghaj, majd Peking következik, amelyekben 10 milliónál több ember él, de a kiválasztott városok többsége 5 és 10 milliós lélekszámú (WORLD POPULATION REVIEW honlapja<sup>47</sup>). A 80. ábra öt különböző légszennyező adatait tartalmazza a tíz városra vonatkozóan, 2015-ben. A kén-dioxid koncentráció éves átlaga 6 és 36  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  közötti értékekű (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017), a legmagasabb (a kiválasztottak között) Changchunban tapasztalható, de a kínai statisztikai adatbázisban ennél lényegesen magasabb értékeket is találunk más városoknál. Összehasonlításképpen: Magyarországon az automatikus mérőhálózat mért értékei Budapesten a Széna téren 6,3, míg Pécsen a Szabadság úton 3,0  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (KSH honlapja<sup>48</sup>). A  $\text{NO}_2$ -koncentráció<sup>49</sup> Wuhanban a legmagasabb a tíz város esetén, a legkisebb 33  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . (A hazaiak esetében a budapesti helyszínen hasonlóan magas értékeket mértek, 51,8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ -t, Pécsen 43,9-et, tehát itthon is hasonló a szennyezettség a kínaihoz képest.) A 10 mikrométer átmérőnél kisebb szálló por ( $\text{PM}_{10}$ ) esetén a tíz város közül Tianjin „viszi a pálmát”, 117  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ -rel (Budapesten 44  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  az éves átlagos koncentráció, amely a legmagasabb az országban a mérőhelyek adataiban, míg Pécsen 29  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). A tíz kínai város mindegyikének értékei jóval felülmúlják a magyarokét. A  $\text{PM}_{2,5}$  esetében Peking vezeti a sort (81  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), a legkisebbet Fuzhonban mérték (29  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Itthon Budapesten méri ennek a szennyezőnek a koncentrációját, amelynek értéke 2014-ben 21,0  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  volt. A troposzférikus ózon, amely másodlagos szennyező (a közlekedési kibocsátásokból származó anyagok reakciója az egyik jelentős forrása), átlagos koncentrációja Kína városaiban egy nagyságrenddel magasabb, mint hazánkban: a kínai

47 <http://worldpopulationreview.com/countries/china-population/cities/> – 2017. 03. 31.

48 [https://www.ksh.hu/stadat\\_eves\\_5](https://www.ksh.hu/stadat_eves_5) – 2017. 03. 31.

49 Kína a világ legnagyobb  $\text{NO}_x$  kibocsátója volt 2010-ben, 18 százalékkal. 2011-ben a kínai teljes kibocsátás 28,4 százalékaért az erőművek, további 25,4 százalékaért a közlekedés felelt (Liu, F. et al. 2016, további forrásokra hivatkozva).

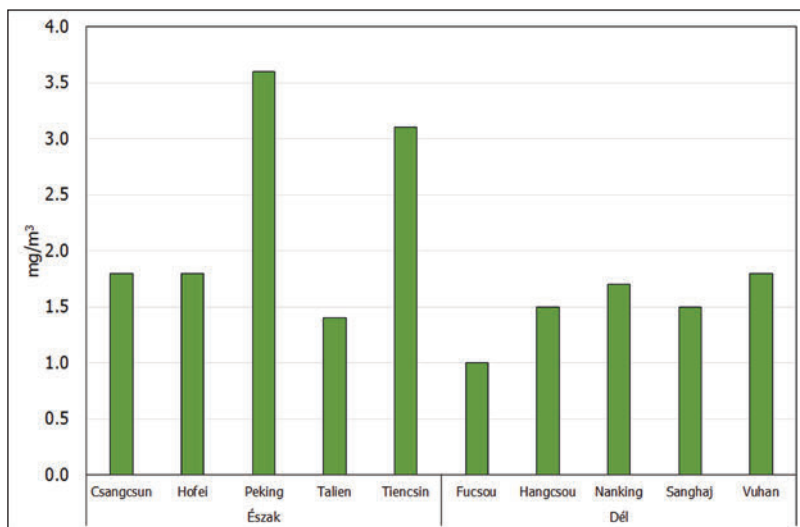
városokban 108 és 203  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  közötti (a kínai statisztikában 90. percentilis napi maximum 8 órás átlag koncentrációként van feltüntetve), az utóbbit Pekingben tapasztalták, míg Budapesten 27,0; Pécsen 34,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Y. Wu és szerzőtársai cikkükben megemlítik (WU, Y. et al. 2017), hogy a Kínai Környezetvédelmi Minisztérium egy 2015-ben jelentésében 9 kínai metropolisz finom szállópor ( $\text{PM}_{2,5}$ ) szennyezettségének forrásait elemzi, és arra a megállapításra jutnak, hogy négy városban, Pekingben, Ghuangzouban, Shenzhenben és Hangzouban ennek a legnagyobb kibocsátója a közlekedés.



80. ábra: Légszennyezettségi adatok Kína 10 városában, 2015.

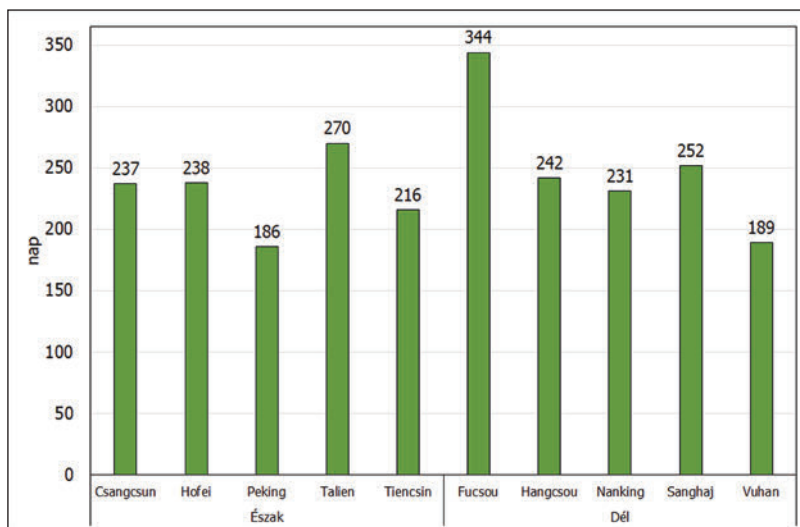
Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

A CO-koncentrációkat külön diagramon jelenítjük meg (81. ábra); erre a légszennyezőre is jellemző, hogy a kínai tíz város mindegyikében egy nagyságrenddel magasabb az átlagos koncentráció (95. percentilis napi átlagos koncentráció). 1,0 és 3,6  $\text{mg}/\text{m}^3$  közöttiek az átlagok, itt is Peking van a legrosszabb helyzetben. A hazai két mérőállomáson 674 és 690  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  átlagos értékeket mértek, és az adatok között kiugró Sajószentpéter a 748-as koncentrációval, de míg a hazai adatokat mikrométerben, a kínaiakat milligrammban mérik.



81. ábra: A CO koncentrációjára vonatkozó adatok Kína 10 városában, 2015.  
Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

Végül arra vonatkozóan tekintjük át a kínai városok légszennyezettségi helyzetét, hogy az év hány napján rosszabb a levegő minősége a II. osztálynál (kínai skála, a természetvédelmi területeken kívül szinte minden térség ez alá a besorolás alá tartozik (lásd pl. WU, Y. et al. 2017). Megállapítható, hogy mind a tíz városban fél évnél is hosszabb az az időtartam, amelyben igen rossz a levegő minősége (82. ábra). Fuzhou városa még a rosszak közül is kiemelkedik, itt 2015-ben 344 olyan nap volt, amikor a levegő minősége nem volt kiváló.



82. ábra: A II. osztály szerinti besorolásnál rosszabb vagy azonos légszennyezettségi mértékű napok száma, 2015.

Adatforrás: NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017

## A közlekedés okozta externáliák és közgazdasági értékelésük

*A közlekedés, elsősorban a közúti közlekedés externális hatásai közgazdasági értékelésének nehézségei*

A közúti közlekedés számos formában okoz externáliát a társadalom tagjai számára, például a nagyobb dugók miatt bekövetkező utazási idő többlet, az emiatt kialakuló üzemanyag-fogyasztás növekedés (e kettőnél csak a másoknál jelentkező többletkiadások tartoznak az externália fogalmába), az utakon előforduló balesetek, a légszennyezés (nitrogén-oxidok, szénhidrogének, a különböző méretű szilárd részecskék, szén-monoxid, kén-dioxid), a zajterhelés, az infrastruktúra térben szétszabdolja a térséget, ezáltal negatívan érintve az ott élő közösségeket, de megemlíthetjük az épített környezetben, esetleg a kulturális értékeinkben, örökségeinkben bekövetkező változásokat, vagy a táj megváltozását, de a levegő átlátszóságának romlását is (RIZZI, L. I. – ORTÚZAR, J. DE D. 2015; SANTOS, G. et al. 2010).

Ahhoz, hogy a közlekedés, ezen belül is a közúti áruszállítás okozta externális hatásokat pénzben értékelni tudjuk, rengeteg tényező

ismeretére van szükség, melyek közül a legfontosabbak a következők:

- ⊕ az áruszállító járművek emissziói (minden szennyezőanyag);
- ⊕ az általuk okozott immissziós adatok (minden szennyezőre);
- ⊕ az érintettek számának nagysága, beleértve az embereket, az élővilág egyéb tagjait, valamint az épített környezetet is;
- ⊕ az egységnyi immisszióváltozáshoz tartozó fajlagos költség/haszon értékek.

A fenti felsorolásból is látszik, hogy ahhoz, hogy ilyen tömegű (és minőségű) adatokkal rendelkezessünk, természettudományos vizsgálatokra és közgazdasági, valamint társadalmi indikátorok együttes meglétére van szükség. Ha feltételezzük, hogy a kibocsátási és terjedési modellek rendelkezésre is állnak, még mindig nyitva marad az a kérdés, mennyit ér adott szennyezőanyagból az egységnyi koncentrációváltozás. Ennek megállapítására szolgálnak a környezetgazdaságtani, pénzügyi értékelési módszerek, a gyakorlati példák azonban még mindig csekélyek, térbeli eloszlásukat tekintve pedig esetlegesek. Kínában egyre több értékelési kutatás történik a szakirodalom szerint, de azok vagy egy adott, kisebb területre, vagy egy-egy szennyezőre vonatkoznak, amely még nem teszi lehetővé, hogy átfogóan becsüljük az Új Selyemút kiépülésének társadalmi tiszta hasznait (költségeit).

A továbbiakban áttekintjük, milyen általános problémákkal jár az externális hatások pénzügyi értékelése, milyen gyakorlati megoldásokat alkalmaztak eddig, illetve, milyen eredményeket publikáltak a közlekedés externális hatásainak pénzügyi értékéről. Igyekszünk minél több kínai példát megvizsgálni.

Jelen esetben csak a légszennyező anyagok által okozott hatásokat részletezzük. A különböző légszennyezők nem csak közvetlenül és rövid távon hathatnak károsan az élő és épített környezetre (mint például a savasodást előidéző nitrózus gázok vagy a kén-dioxid, amelynek hatására a karbonátot tartalmazó épületrészek szétmállanak, vagy csökken a termesztett növényeink terméshozama), hanem közvetett módon, illetve hosszabb távon is. A hosszú távon kialakuló hatások között első helyen kell említeni a krónikus megbetegedések számának növekedését, de akár a halálozás emelkedését is. Tovább nehezíti a közgazdasági értékelés helyzetét, hogy az elsődlegesen kibocsátott szennyezőanyagok egymással reagálhatnak, kedvezőtlen időjárási



helyzet esetén (inverzió) jelentős koncentrációnövekedéssel, sőt, az elsődlegesen kibocsátottakhoz képest sokkal veszélyesebb anyagokkal sújtják az ott élőket. Mivel ezek jelenlétét érzékeljük, elvileg könnyebb a közgazdasági, pénzübeli értékelésük. A közlekedés elsősorban rövid távon légkörben maradó szennyezőket produkál, amelyek helyi szinten, főként a városokban okoznak komoly környezeti kockázatot, de nem hagyhatjuk figyelmen kívül a rendkívül hosszú tartózkodási idejű gázokat sem, mint például a szén-dioxidot és a metánt. Ezek az anyagok közvetlenül nem károsak az emberi életre, emiatt nem nő a mortalitás és a morbiditás, más jellegű, de hasonlóan jelentős károkat okozva hatnak a jóllétünkre, megtörténtük azonban sokkal bizonytalanabb. Ez utóbbi szennyezők externális költségeinek becslésére jellemző, hogy értéküket nehezebb megfogni, mivel csak kevésbé befolyásolják a ma élők mindennapjait, így az ezekkel kapcsolatos preferenciákat is nagy kihívás meghatározni (RIZZI, L. I. – ORTÚZAR, J. DE D. 2015).

Ehhez kapcsolható az a jellegzetesség, miszerint az ember, mint értékelő, diszkontál: térben, időben és rokonsági fok szerint is (KEREKES S. 2007), vagyis a távolabb történő eseményeket leértékeli, a közeliakat felértékeli. Ha például csak 20–30 év múlva válnak érzékelhetővé a globális éghajlatváltozás súlyosabb következményei, a ma élők ezeket nem tartják annyira fontosnak, emiatt preferenciáik sem annyira erősek a csökkentésük iránt, amely azzal az eredménnyel is jár, hogy a pénzübeli értékük alacsonyabb lesz. A rövid távú szennyezők esetén is előfordulhat ez a diszkontálási tényező, hiszen a krónikus vagy a halálos betegségek kialakulása is hosszabb időt vesz igénybe, ezért a kevésbé egészség- vagy környezettudatos emberek kisebb jelentőséget, kisebb pénzübeli értéket tulajdonítanak kibocsátásuk csökkentésének. Ha az utcán kaparják a torkunkat a járművek által kibocsátott légszennyezők, akkor a diszkontálás nem jelenik meg, mert az a ma élő generáció tagjait érinti. Ugyancsak fontos figyelembe venni, hogy bizonyos légszennyezettségi állapot esetén közvetlenül nem is érzékeljük a szennyezettséget, mert nem túl magas a koncentrációja a szennyezőknek, vagy színtelen, szagtalan a szennyező, tehát egy állapotjavulást gyakran nem az emberek jóllétében bekövetkező változáson keresztül tudjuk megragadni, hanem az adott szennyező által okozott megbetegedések számának csökkenésében érhetjük tetten, és végül is azt érzékeljük közgazdasági értelemben, hogy a halálozás vagy a megbetegedések száma hogyan alakul, vagyis az

egészségügyi „eseményeket” (RIZZI, L. I. – ORTÚZAR, J. DE D. 2015).

Ahhoz, hogy ezeket az externáliákat értékelni tudjuk, nem csak az szükséges, hogy az emberek tisztában legyenek ezeknek a szennyezőknek a jelenlétével és esetleges káros hatásaikkal, arra is képesnek kell lenniük, hogy a preferenciáikat a jóllétükben bekövetkező észlelt változások alapján tudják megfogalmazni. Mivel a preferenciákat pénzben mérjük, ezért az embereknek meg kell tudni találni a kapcsolatot a pénz és a levegőminőség alakulása között.

A pénzbeli értékelés további bizonytalanságát eredményezi, hogy nem csak a változás mértéke, hanem a kiinduló szintje is befolyásolja az externális költségek nagyságát. Nem mindegy tehát, hogy egy nagyon szennyezett területen csökkentjük a kibocsátást, amittől az immisszió csökkenését is várjuk, vagy egy kevésbé szennyezett területen: a szennyezett területen történő javulás sokkal értékesebb, mint a kevésbé szennyezett térségben egy ugyanolyan mértékű állapotjavulás (MARJAINÉ SZERÉNYI ZS. et al. 2005).

Az externália által okozott károk attól is függenek, mekkora populációt érint a káros hatás: minél nagyobb lélekszámot befolyásolnak a légszennyező anyagok, annál magasabb kárértéket lehet összességében kimutatni.

Igen nagy a különbség a közgazdasági értékelés módszere és eredményeinek megbízhatósága abban a tekintetben, hogy a közúti közlekedés által okozott károk milyen természetűek: visszaállíthatók-e anyagi áldozattal az eredeti állapotok, vagy irreverzibilis változások következtek-e be (PETRUCCELLI, U. 2015). Az emberi egészség hanyatlása, a krónikus betegségek kialakulása, a rosszabb életminőség, vagy az élővilágban bekövetkezett irreverzibilis hatások nehezen számszerűsíthető tételek, hiszen pl. semekkora költség mellett sem tudjuk helyrehozni a kedvezőtlen eredményeket. Az irreverzibilitás jelenléte tehát elvileg kizárja a közgazdasági értékelés lehetőségét. Umberto Petruccelli arra vállalkozott, hogy elemzi, összehasonlíttja az externáliák számszerűsítésének módszertanait, útmutatóit három országra, Nagy-Britanniára, Németországra és Olaszországra vonatkozóan (PETRUCCELLI, U. 2015). Summásan azt állítja, hogy minden országban más és más eljárást alkalmaznak, pedig a standardizálás fontos lenne. A közgazdasági értékelés több pontjára is kitér, például a változás pénzbeli megragadásának típusaira, folyamatábrájára. A szerző szerint az

utóbbi két évtized közlekedési externáliákra vonatkozó kutatásai kétféle megközelítést alkalmaznak: a top-down és a bottom-up megközelítést:

- ⊕ A top-down megközelítés esetén a teljes kár becslésével indul a folyamat, amelyet aztán az egyes szektorokra vagy tevékenységekre osztanak szét; ez a folyamat általában az átlagos költség meghatározásához vezet.
- ⊕ A bottom-up eljárásnál térben és időben is egy-egy speciális esetre vonatkozó becsléssel kezdik az értékelést, amelynek eredményeit egyre magasabb szinten aggregálják. Ezzel a módszerrel határkölségeket becsülhetünk, amely azt mutatja meg, hogy a szennyezés egy egységgel történő növelése mekkora többletköltséget eredményez. A szakirodalomban szinte kizárólag ezt a módszert alkalmazzák. Az ExternE-projekt fejlesztette ki ezen elv alapján a hatás–útvonal megközelítést (*impact pathway approach, IPA*) (83. ábra).

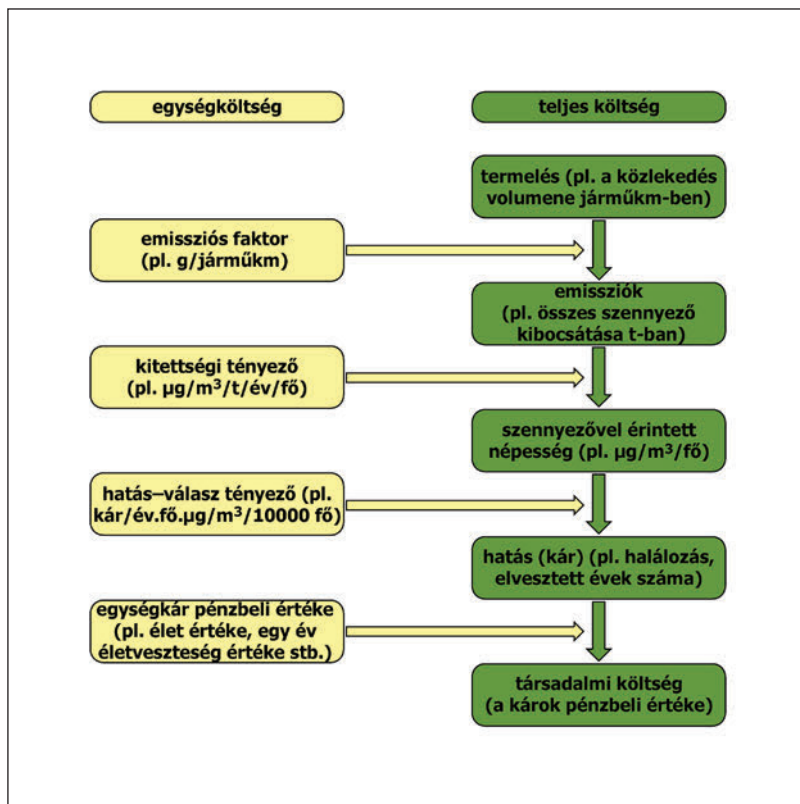
Az IPA kvalitatív és kvantitatív lépéseket egyaránt tartalmaz, és az alábbi részekből áll (PETRUCELLI, U. 2015):

- ⊕ az externáliát előállító tevékenység azonosítása és lehatárolása;
- ⊕ a hatótényezők és a hatás–útvonaluk azonosítása;
- ⊕ a kvantitatív hatás–útvonal kialakítása;
- ⊕ „árak” segítségével a károk pénzbeli értékelése.

Az IPA alapján a számszerűsítés magával a tevékenységgel kezdődik, amely esetünkben a közúti közlekedés, az ebben használt járművek és a megtett út hossza. Ennek első közvetlen eredménye az emisszió, amelyben a különböző szennyezőanyagok kibocsátott mennyiségeit azonosíthatjuk. Az emisszió – a rövid távú szennyezők esetén egy adott helyszínre vonatkoztatva – különböző immissziós változásokat eredményezhet, a károkért pedig már a koncentrációs értékek a felelősek.

Amennyiben a károk olyan javakban következnek be, amelyeket újra lehet építeni, helyettesíteni lehet azokat, vagyis általában piaci árral rendelkeznek, akkor a közgazdasági értékelés viszonylag egyszerű, csak a helyettesítési vagy helyreállítási költségek nagyságát kell a piaci árak segítségével megbecsülni. Ha a természet vagy az ember egészségében jelentkeznek a hatások, a becslés jóval bizonytalanabb és nehezebb, ráadásul az ok–okozati kapcsolatot sem ismerjük tökéletesen. Például:

a szilárd részecskék által (is) okozott betegségek költségein keresztül kívánjuk értékelni a kibocsátás-csökkenés hasznait, amelyhez az adott betegségek egészségügyi kiadásait összegezzük. A feltételezés ebben az esetben az, hogy mindegyik megbetegedést az adott szennyező, vagyis a szilárd részecskék okozzák, ami viszont egyáltalán nem biztos, annak hátterében más okok (véletlen, genetika stb.) is állhatnak.



83. ábra: A hatás-útvonal megközelítés

Forrás: PETRUCELLI, U. 2015, p. 63.

*A légszennyezők által okozott jólléti hatások becsléseinek kínai és egyéb nemzetközi példái*

A következőkben olyan kutatásokat tekintünk át, amelyek célja a légszennyezéssel kapcsolatos társadalmi vagy lakossági preferenciák

nagyságának kimutatása volt. A kérdést kezelhetjük az emberi egészségre gyakorolt hatások számszerűsítése felől, valamint az emberek mindennapi életében játszott, így az életminőségükre ható tényezők irányából, vagyis a fizetési hajlandóságuk felől is. Először az egészségügyi következmények (korai elhalálozás, megbetegedések miatti munkakiesés, egészségügyi költségek) számszerűsítésére, majd a fizetési hajlandóságra vonatkozó példákat vizsgálunk meg. Előbbiek a könnyebben számszerűsíthető hatásokat ragadják meg, gyakran piaci árral kalkulálva, az utóbbiak segítségével a nehezebben mérhető hatások is megragadhatók (például a biodiverzitásban megmutatkozó károk).

Az első példánk ugyan európai vizsgálathoz kapcsolódik, mégis fontosnak tartottuk a szerepeltetését, mert igen jól strukturált cikkről van szó, illetve több kínai kutatást is hasonló módszertannal hajtottak végre, így azok áttekintését is segítheti. Schucht és szerzőtársai az európai országokra<sup>50</sup> vonatkozóan foglalkoztak a légszennyező anyagok csökkentéséből származó hasznokkal, konkrétan a  $PM_{2,5}$  és az ózonkoncentrációt vizsgálva (SCHUCHT, S. et al. 2015). Különböző forgatókönyveket feltételeztek a légszennyezőanyagok és a klímaváltozás elleni harc érdekében hozott intézkedések alapján, amely segítséget jelentett egyrészt a népesség alakulására, másrészt a fent nevezett légszennyezők koncentrációjának csökkenésére és az ebből adódó mortalitás és morbiditás változására vonatkozóan. Tanulmányuk különösen érdekes, mivel betegségi típusonként ad becslést egyrészt az elkerült halálozási és megbetegedési számokra vonatkozóan, valamint ezekhez pénzbeli értéket is rendel. A következőkben csak a szilárd részecskékre vonatkozó megállapításait foglaljuk össze.

Kétféle megközelítést alkalmaznak a szakirodalomban a légszennyezők okozta halálozási hatásokra:

- ⊕ a várható élettartamban bekövetkező veszteséget, amelyet a populációban egy évre vonatkoztatott elvesztett évevekben (YOLL) fejeznek ki, és az életben töltött évek értéke (VOLY) alapján értékelnek;

<sup>50</sup> Vizsgálataik során az alábbi országokat tekintették mintaterületnek: Albánia, Andorra, Ausztria, Azori-szigetek, Belgium, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Ciprus, Csatorna-szigetek, Csehország, Dánia, Egyesült Királyság, Észtország, Feröer-szigetek, Finnország, Franciaország, Gibraltár, Görögország, Grönland, Hollandia, Horvátország, Írország, Izland, Kanári-szigetek, Lengyelország, Lettország, Liechtenstein, Litvánia, Luxemburg, Macedónia, Madeira, Magyarország, Málta, Man-sziget, Monaco, Németország, Norvégia, Olaszország, Portugália, Románia, Spanyolország, Svájc, Svédország, Szlovákia, Szlovénia és Törökország.

- ⊕ a korai elhalálozásnál az egy év alatt elhunytak számát veszik alapul, és azt a statisztikai élet értékével (VSL) számszerűsítik.

Számításaik során mindkét eljárással megbecsülték a károkat. Az egységértékek kalkulálásához feltárt preferencia eljárásokkal (feltételes értékelés és feltételes választás, részletesebben lásd később) vizsgált fizetési hajlandóság eredményeket vettek alapul, amelyekben a fő kérdés az volt, mennyit lennének hajlandók az emberek fizetni azért, hogy a halálozás vagy a megbetegedés valószínűsége bizonyos mértékben csökkenjen.

A 18. táblázat a 2005-ben előfordult halálozási és megbetegedési esetek számát mutatja a vizsgált országokra vonatkozóan.

hatás	egység	érintett egyének száma
krónikus halálozás (összes korosztály)	elvesztett életévek (millió)	4,6
gyermekhalálozás (0–1 év)	korai halálozás (ezer)	1,7
krónikus bronchitis (27 év felett)	eset (ezer)	179,6
légzőszervi megbetegedés miatti kórházi kezelés (összes életkor)		70,7
szívbetegség miatti kórházi kezelés (összes életkor)		43,6
betegállományban töltött napok száma (15–64 év)	nap (millió)	385,6
légzőszervi gyógyszerhasználat (gyermek, 5–14 év)		4,3
légzőszervi gyógyszerhasználat (20 év felett)		31,7
LRS (lower respiratory symptoms) napok (gyermek, 5–14 év)		211,6
LRS a felnőtt populációban (15 év felett), krónikus szimptomákkal		326,4

18. táblázat: Becsült éves egészségügyi hatások a PM<sub>2,5</sub> szennyezettség következtében, Európa, 2005.

Adatforrás: SCHUCHT, S. et al. 2015, p. 11.

További fontos adatot jelentenek az egyes egészségügyi hatások bekövetkezési valószínűségére vonatkozó számok, illetve a pénzbeli eredmények számításához szükséges egységadatok becsült értékei (19. táblázat).

A teljes károk értékét az esetszámok és az egységértékek szorzataként becsülték a szerzők. Összességében arra az eredményre jutottak, hogy amennyiben csak a légszennyező anyagok csökkentésére vonatkozó intézkedéseket hozzák meg, akkor is 75 százalékkal csökkenthető 2050-re a népességgel súlyozott éves átlagos  $PM_{2,5}$  koncentráció. A 2005-ös 367 milliárd €-s egészségügyi károkhoz képest 2050-re (a legóvatosabb feltételezések mellett) 76 százalékkal kisebb (90 milliárd €) károkra számíthatunk a vizsgált európai országokban.

hatás	népesség	egység	hatás bekövetkezési valószínűségének változása (%)	pénzbeli értékelési indikátor (€/egység)	érzékenység tartomány és indikátor (€/egység)
krónikus halálozás (VOLY)	összes életkor	elvesztett életevek	6 (95% KI 2–11%) per 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ $PM_{2,5}$	57700	40000–138700
krónikus halálozás (VSL)	30 év felett	korai elhalálozás	6 (95% KI 2–11%) per 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ $PM_{2,5}$	–	1090000–2800000
gyermekhalálozás (VSL)	0–1 év		4 (95% KI 2–7%) per 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ $PM_{10}$	1635000	4200000
krónikus bronchitis	27 év felett	esetszám	7 (95% KI 0,5%, 14,3%) per 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ $PM_{10}$	208000	
légzőszervi megbetegedés miatti kórházi kezelés	összes életkor		1,14 (95% KI 0,62%–1,67%) per 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ $PM_{10}$	2220	
szívbetegség miatti kórházi kezelés	összes életkor		0,6 (95% KI 0,3%–0,9%) per 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ $PM_{10}$	2220	



hatás	népesség	egység	hatás bekövetkezési valószínűségének változása (%)	pénzbeli értékelési indikátor (€/egység)	érzékenység tartomány és indikátor (€/egység)
betegállományban töltött nap	15–64 év	nap	0,6 (95% KI 0,3%–0,9%) per 10 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub>	92	
légzőszervi gyógyszer-használat	5–14 év		180 (95% KI –690, 1060) per 10 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub>	1	
légzőszervi gyógyszer-használat	20 év felett		912 (95% KI –912, 2774) 10 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub>	1	
LRS (lower respiratory symptoms) nap	5–14 év		1,86 (95% KI 0,92, 2,77) 10 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub>	42	
LRS, krónikus szimptomákkal	15 év felett		1,33 (95% KI 0,15, 2,43) 10 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub>	42	

19. táblázat: A szilárd szennyezők által okozott károk alapadatai, Európa (PM<sub>2,5</sub>, éves átlag)

Megjegyzések: VOLY = value of life year, VSL = value of statistical life, YOLL = elvesztett életevek, KI = konfidencia intervallum.

Adatforrás: SCHUCHT, S. et al. 2015. p. 9.

Sumei Chen és Lingyun He hasonló módszerrel becsülte a kínai légszennyezettség következtében keletkező jóllétvesztést, három szennyezőre vonatkozóan (PM<sub>2,5</sub>, O<sub>3</sub> és PM<sub>10–2,5</sub>), de csak nyolc hatást vettek figyelembe a fenti tizeneggyel szemben (CHEN, S. – HE, L. 2014). A cikk az elsők között számszerűsíti a 10 mikrométernél kisebb szilárd szennyezők által az emberi egészségben okozott károkat Kínában, a korábbiak ugyanis inkább az ózonszennyezettséget és a PM<sub>10</sub>-szennyezőt vizsgálták, pedig a kisebb részecskék nagyobb kockázatot jelentenek.<sup>51</sup> Egy olyan modellt alkalmaznak, amelyben

<sup>51</sup> A légszennyezők által okozott egészségügyi károk számszerűsítése a 2000-es években indult Kínában, tehát szakirodalmak ebből az időszakból is megtalálhatók – lásd pl. Minsi Zhang munkáját, akik Pekingre számszerűsítették a 10 mikrométer alatti szilárd részecskék által okozott károkat (ZHANG, M. et al. 2007), vagy Xiaoping Wang és Denise L. Mauzerall tanulmányát, akik a technológiai fejlődés különböző

végigvezetik a szennyezést a kibocsátástól a koncentrációig, majd ezt az egészségügyi költségekkel és a munkából kiesés értékén keresztül használják a fő légszennyezők okozta társadalmi költségek becslésére. Az egységköltségek megállapításához korábbi szakirodalmi értékeket alkalmaznak, közöttük európaiakat is. Megállapításuk szerint az egészségügyi károk 113 milliárd munkanappal csökkentették a munkaerő-kínálatot 2007-ben. A jóllétveszteség 227,6 milliárd jüanra rúgott, a reál GDP pedig 1,344 százalékkal esett vissza a légszennyezés miatt. Szakmapolitikai kérdésük az, mennyivel kevesebb externális költség keletkezne akkor, ha a személyautók egy részét hibrid elektromos autóval cserélnék le, a hagyományos meghajtású autókénál pedig – az újabb kínai szabályozásnak megfelelően – jelentősen csökkennének a kibocsátások (a  $PM_{2,5}$  50 százalékkal, a  $PM_{10-2,5}$  emisszió pedig 30 százalékkal, az egy liter üzemanyagra jutó grammokban mérve). A hibridmeghajtásúaknál feltételezésekkel éltek az elektromosság és az olajfogyasztás arányára vonatkozóan, ez utóbbi csak 40 százalékot tenne ki. Mindkét forgatókönyv igen jelentős jóllétnyereséget adott, 8,4 és 11,5 billió jüan közöttit, tehát egyértelmű, hogy a légszennyezettség csökkenése hatalmas társadalmi veszteség elkerülését tenné lehetővé.

Li Chen és szerzőtársai a szálló finom por ( $PM_{2,5}$ ) által okozott károkat becsülték Kínára vonatkozóan (CHEN, L. et al. 2017). Becsléseik során ugyanúgy az egészségügyi hatásokat vizsgálták, amelyek egységértékeit korábbi kutatásokból vették át, részben az emberi tőke módszerére, részben pedig fizetési hajlandóságok eredményeire alapozva. Kínában 2014-ben 190 városban rendelkeztek mérőállomással erre a szennyezőre vonatkozóan, amelyek közül mindössze 18 városban feleltek meg az éves átlagos értékek a Kínai Nemzeti Légszennyezettségi Minőségügyi Szabvány (China National Ambient Air Quality Standard, No. GB3095-2012) városi, kereskedelmi, ipari és vidéki területekre vonatkozó  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  elvárt szennyezettségi szintnek (II. osztály). A fővárosban, Pekingben – több más városhoz hasonlóan – csak ennek kétszeresére sikerült levinni a  $PM_{2,5}$  éves átlagos koncentrációját (CHEN, L. et al. 2017, p. 311). Az elkerült halálesetek és megbetegedések számának csökkenése alapján a kívánt szint elérése esetén évente 260 milliárd renminbis kárt kerülnének el a fizetési hajlandósági értékekkel, míg 72 milliárd renminbit

---

alternatívái alapján becsülték a légszennyezés egészségügyi hatásait Kínában –, jelen tanulmányban azonban inkább a legfrissebb cikkekre építünk (WANG, X. – MAUZERALL, D. L. 2006).

a humán tőke módszerével számolva, amelyek 42 százalékát a szív- és érrendszeri megbetegedések csökkenése adja mindkét eljárásnál. Az előbbi a kínai GDP 2014-es értékének 0,40 százalékát, utóbbi pedig 0,11 százalékát tette ki.

Kira Matus és szerzőtársai szintén azt keresték, milyen társadalmi költségek származnak Kínában a légszennyezettségből adódóan, mégpedig hosszú távon (MATUS, K. et al. 2012). Modelljük annyiban újszerű, hogy szélesebbösszefüggésben vizsgálták a társadalmi–gazdasági következményeket is, konkrétan azt, milyen erőforrások, javak és szolgáltatások kínálata és kereslete változhat a légszennyezés következtében, és ez a változás hogyan jelenik meg a szennyezés változásában, illetve az ebből adódó egészségügyi hatásokban. Munkájuk érdekessége a környezetértékelés szempontjából, hogy az ExternE-projektben (BICKEL, P. – RAINER, F. 2005) Európára és az egyes megbetegedésekre becsült egységértékeit használják fel a közgazdasági értékelés során, a haszonátvitel módszerével. Eredményeiket két korábbi, a Világbank által készített elemzés eredményeivel hasonlítják össze. 1995-re vonatkozóan 33,9 milliárd dollárra (1997) becsülték a légszennyezés költségeit, amely a GDP 4,6 százalékával volt egyenlő (WORLD BANK 1997, idézi: MATUS, K. et al. 2012, 10. táblázat alapján), a vizsgálatban csak a  $PM_{10}$ -et kezelték, az egységértékeket fizetési hajlandóság becslésekből származtatták, illetve a szabadidő veszteségével nem számoltak. 2003-ra a Világbank és a SEPA kutatásai alapján 54,6 milliárd dollár (1997) költséget becsültek, amely a GDP 3,8 százalékát jelentette (a vizsgálatban ugyanazokat a megközelítéseket alkalmazták, mint az előbbiben, azzal a különbséggel, hogy itt egy küszöbértéket építettek be a modellbe a  $PM_{10}$  károsító szintjére vonatkozóan) (WORLD BANK, STATE ENVIRONMENTAL PROTECTION ADMINISTRATION, CHINA 2007, idézi: MATUS, K. et al. 2012, 10. táblázat). 1995-höz képest abszolút értékben a károk mértéke jelentősen emelkedett ugyan (63,9 milliárd dollárról (1997) 103,9 milliárdra), a kínai gyors GDP-növekedés eredményeképpen, azonban az ehhez viszonyított arány csökkenő tendenciát mutat, 2005-ben már csak 5,9 százalékát jelentette az éves GDP-nek (20. táblázat). Amennyiben az ózon és a szálló por ( $PM_{10}$ ) együttes hatásait vesszük figyelembe, úgy a becsült költségek az 1975-ös 22 milliárd dollárról 112 milliárdra (1997) emelkedtek. A vizsgált időszakra jellemző, hogy a levegőminőség ugyan javult, de a kínai városok népessége, vagyis az érintettek száma és az értékelés alapjául szolgáló bérük nagyobb mértékben nőtt, ezért jóval nagyobbak az abszolút értékben kifejezett károk 2005-re számítva. Ugyancsak a nagyon gyors gazdasági

növekedés miatt a légszennyezés kárai erre az időszakra 14-ről 5 százalékra csökkentek a GDP arányában (MATUS, K. et al. 2012).

megnevezés	1995	2000	2005
GDP-veszteség (1997-es dollár, milliárd)	63,9	77,0	103,9
történeti GDP szintjéhez viszonyítva (%)	8,7	6,9	5,9

20. táblázat: A  $PM_{10}$  koncentrációja miatt bekövetkezett szimulált károk mértéke Kínában, 1995–2005.

Adatforrás: MATUS, K. et al. 2012, p. 63.

A kínai közúti közlekedés okozta légszennyezés közgazdasági értékelésének egy sokak által hivatkozott munkája Guo és szerzőtársai cikke, akik a fővárosra, Pekingre vonatkozóan végeztek becsléseket (GUO, X. R. et al. 2010). Módszertanuk a hatás–útvonal eljáráshoz hasonló, és öt lépésben foglalják össze annak lényegét. Először a területet kell lehatárolni, amihez a megfelelő emissziós adatbázist is össze kell állítani. Ebből szimulálják a koncentrációs értékeket (2. lépés). A harmadik lépés a légszennyezettség által érintett népesség nagyságának meghatározását jelenti, míg a következő az egészségügyi hatások számszerűsítését foglalja magában. Végül ezeknek a hatásoknak a közgazdasági értékelése történik. Az egyes betegségeknél vagy fizetési hajlandóságot, vagy a betegség költségét kezelték kiinduló értékekként. A halálozási következményeknél a statisztikai élet értékét (VOSL) használták, amelyeknél korábbi kínai WTP-s vizsgálatok eredményeit használták. James K. Hammitt és Ying Zhou többek között Pekingben is kutatták feltételes értékeléssel<sup>52</sup> a statisztikai élet értékét, amelyre 18 750 és 46 875 dollár (1999) közötti értékeket kaptak, átlagosan 32 404 dollárt (HAMMITT, J. K. – ZHOU, Y. 2006, idézi: GUO, X. R. et al. 2010). Guo és szerzőtársai ezt a korábbi átlagot számolták át a megfelelő év összegére, mégpedig a pekingiek adott időszaki jövedelemváltozásának figyelembevételével (GUO, X. R. et al. 2010). Így

52 A feltételes értékelés egy olyan közvetlen módszer, amely az embereket kérdezi meg arról, mennyit lennének hajlandók fizetni (willingness to pay, WTP) egy pozitív környezeti változás megvalósulásáért, vagy egy környezetminőség-romlás elkerüléséért, de alkalmazható az ún. elfogadási hajlandóság (willingness to accept, WTA) vizsgálatára is, ekkor egy környezeti javulás elmaradása vagy egy bekövetkezett állapotromlás áll a jóllétváltozás hátterében (MITCHELL, R. C. – CARSON, R. T. 1989; MARJAINÉ SZERÉNYI ZS. et al. 2005).

2004–2008. között a VOSL átlagértéke 60 507 dollár lett. A betegség költségébe beleszámolták a kórházi ápolás költségét, a szolgáltatások díjait, és a kórházi napok alatti bérvesztéseket. A közgazdasági értékelés összefoglalását egy táblázatban adják meg, amelyből csak egy-két érdekes eredményt részletezünk. 2004 és 2008. között 271 és 322 millió dollárra rúgtak a közlekedésből származó szilárd szennyezők kárai, amelyeknek jelentős hányadát a korai elhalálozás értéke adja. A pekingi GDP 0,52–0,62 százalékat tették ki a károk. Az egy gépjárműre kalkulált átlagos egészségügyi költség 2004-ben volt a legmagasabb, 118 dollárral, 2008-ban ez már csak 85 dollár volt. Az egy t közlekedési eredetű  $PM_{10}$ -kibocsátás egységköltsége viszont folyamatosan nő, 2004-ben 3273 dollár, míg 2008-ban 3883 dollár. 2008-ban az összkár értéke csökkent az előző évekhez képest.

Ugyan nem kínai példák a következők, de több érdekességet is tartalmaznak a közlekedés okozta légszennyezők közgazdasági értékelésével kapcsolatosan. Belgium közlekedési eredetű  $PM_{2,5}$  és  $NO_x$ -kibocsátására vonatkozó externális egészségügyi határköltségeit (MEHC) becsülték Hans Michiels és szerzőtársai €/t kibocsátás mértékegységgel számolva, az IPA-megközelítés segítségével (MICHIELS, H. et al. 2012). 2007; 2020 és 2030 képezték a tényleges és az előre jelzett kibocsátások időpontjait. Megkülönböztették a városi, valamint a vidéki utak és autópályák környékén történő kibocsátások egységértékeit: az előbbinél a nagyobb népsűrűség, és emiatt a nagyobb kitettség alapján 432 ezer €/t értékkel, utóbbinál 100 ezer €/t-val számoltak 2007-re vonatkozóan. Kalkulációikban azzal a feltételezéssel éltek, hogy a  $PM_{2,5}$  határköltsége egyenletesen fog nőni 2020-ig 5 százalékkal, 2030-ra pedig 8 százalékkal. Chaofu Yeh szintén egy európai nagyvárosban, Párizsban végzett kutatásokat a légszennyezés értékelésével kapcsolatban a használatvitel módszerével, a kutatásból releváns az az eljárás, ahogyan a légszennyezők hatását különbözteti meg (YEH, CH. 2013). A rövid távú szennyezőkre megadott árhelyettesítőt 100 km megtett útra vonatkoztatja, külön a személyautókra, amotorkerékpárra és buszokra, valamint megkülönbözteti az értékeket annak alapján, hogy nagy vagy szórt népességű területen történik-e a kibocsátás. Ez utóbbi dimenzió elég jelentős eltéréseket ad a közlekedési eszközök szerint: a nagy népsűrűségű területeken, autó esetén közel háromszoros, motorkerékpároknál 1,3-szeres, míg a buszok esetén majdnem hatszoros az érték a szórt népességű területeken okozott

kárértékekhez képest. Az Új Selyemút esetén is hasonlóan külön kellene választani a nagyvárosi és a vidéki népességet.

Az utóbbi években Kínában számos kutatást hajtottak végre a légszennyezettséggel kapcsolatosan, a fizetési hajlandóságot a feltételes értékeléssel vizsgálva. Keran Wang és szerzőtársai Sanghajban azt keresték, milyen preferenciákkal rendelkeznek a város lakói a gyermekeket érintő, a légszennyezettség miatt növekvő légzőszervi megbetegedésekkel kapcsolatban (WANG, K. et al. 2015). 2014 tavaszán két mintát kérdeztek meg személyes interjú keretében: az egyik csoportot az átlaglakosság jelentette, és az emberek otthonaiban készítették a felmérést, a másikat azok a családok adták, amelyeknek gyermeke(i) kórházi ápolásra szorult légzőszervi megbetegedések miatt. A kutatást két tényező is indokolta: egyrészt, 2013-ban Sanghajban 124 olyan nap volt, amikor az ún. Air Quality Index<sup>53</sup> értéke meghaladta a 100-at, másrészt a gyermekek légzőszervi megbetegedései az 1988-as 1,5 százalékról 2000-re 3,3-re, 2009-re 4,5-re emelkedett. Összesen 975 ember válaszát használták az elemzéseknél. Azoknak, akiknek a családjában nem volt beteg gyermek, 52,6 százaléka lett volna hajlandó pénzügyileg is hozzájárulni a levegőminőség javításához, azoknál viszont, akiknek a gyermekük kórházi ápolásra szorult légzőszervi megbetegedés miatt, ez az arány 70,2 százalék volt.

A fizetési hajlandóságra vonatkozóan az alábbi kérdést tették fel: „annak érdekében, hogy a gyerekeknél megelőzhessük a légzőszervi betegségek kialakulását, komoly intézkedéseket kell végrehajtani, a költségekhez viszont a lakosságnak is hozzá kell járulni. A háztartás jövedelmi helyzetét és kiadásait is figyelembe véve (1) hajlandó lenne fizetni, és (2) mennyit lenne hajlandó fizetni a célok elérése érdekében?” (WANG, K. et al. 2015 p. 285.). Az eredmények szerint a két minta átlagos fizetési hajlandósága eltér egymástól: az otthon megkérdezett válaszadók évente 428 jüant (68,5 dollár) fizetnének, míg azok, akiket a kórházban

53 A Környezetvédelmi Minisztérium felelős Kínában a légszennyezők méréséért. 2013 januárjától 163 nagyvárosban monitorozzák a napi szennyezettségi szintet. A mutató értékét hat szennyező alapján határozzák meg, amelyek a SO<sub>2</sub>, a NO<sub>2</sub>, a 10 µm alatti szálló por (PM<sub>10</sub>), a 2.5 µm-nél kisebb szálló por (PM<sub>2,5</sub>), a CO és az O<sub>3</sub> ([https://en.wikipedia.org/wiki/Air\\_quality\\_index](https://en.wikipedia.org/wiki/Air_quality_index)). A 100-as érték a kissé szennyezett kategóriát jelenti, efölött további három kategóriát különítenek el, a mérsékelten szennyezett, az erősen szennyezett és a súlyosan szennyezetteket, ez utóbbi API értéke 300 fölötti.



kérdeztek meg, 504 jüant átlagosan (80,7 dollár). Ezek szerint a légzőszervi betegségekkel érintett családok magasabb összeggel is támogatnák a gyermekeik betegségét kiváltó légszennyezettséget csökkentő programot.

Yutao Wang és munkatársai 2013 júliusában a feltételes értékelés módszerével készítették felmérést a kínai Zibo városában<sup>54</sup>, illetve annak környékén, amely terület az egyik legjelentősebb nehézipari központ, elsősorban a petrokémiai és az alumíniumipari ágazatok dominanciájával, így a légszennyezettség jelentős probléma (WANG, Y. 2016). A megkérdezést megelőző januárban nagyon komoly szmoghelyzet alakult ki Kína több városában is. 1200 embernek küldtek ki kérdőívet, amelyből 972 érkezett vissza (81 százalékos válaszadási arány). A válaszadókat arról is kérdezték, szerintük mi okozza a városban a szmogot, amelyre az emberek leginkább három antropogén okot említettek: több, mint 650-en jelölték meg az ipari kibocsátásokat, kb. 600-an a járművek emisszióit, illetve 450 körül a szénérőművek által kijuttatott szennyezést okolták. A válaszadók a probléma enyhítésére saját szokásaikat is hajlandóak megváltoztatni, 78 százalékuk használná nagyobb mértékben a közösségi közlekedést, 73 százalékuk pedig energiatakarékos készülékeket, berendezéseket is alkalmazna. A kutatás érdekessége, hogy a felmérés két részből állt: a fizetési hajlandóságra vonatkozó kérdést kétszer is feltették, először csak egy minimális információnyújtás után, majd részletes leírást kaptak a szmog tényadatairól, annak okairól, valamint az egészségügyi hatásokról, és ezután ismét válaszolniuk kellett a WTP-kérdésre. Szignifikáns különbséget kaptak az átlagos WTP-ben az információk előtti és utáni feleletek alapján: előtte a válaszadók 80,7 százaléka ajánlott fel 80 jüannál kisebb összeget havonta, az információk után már 70 százalékuk ennél magasabb összeget jelzett, és a nem fizetők aránya is csökkent (előtte 20, utána 15 százalék). Az átlagos WTP 70–80 jüan/hó lett. A kutatás egyik fő eredménye szerint igazolódott az a régóta vizsgált jelenség, miszerint az információ mennyisége hatással van a WTP összegére.

Chuanwang Sun, Xiang Yuan és Xin Yao egy Kína 30 tartományára kiterjedő vizsgálat eredményeiről számolnak be, amelyet 2014 júliusában végeztek (SUN, CH. et al. 2016). A pontos kérdés a következő volt: *„Tételezzük fel, hogy az önkormányzat intézkedéseket hoz a szmogkrízisek enyhítéséért, amellyel feltételezhetően jelentősen*

54 Zibo városa Kína északi részén helyezkedik el, Shandong tartományban, Pekingtől délkeletre.



*javul a levegő minősége, és csökkenti a légszennyezettség által okozott megbetegedéseket. A program költséges, amelyeket közvetlenül vagy közvetve a lakosságnak is fizetnie kell. A család jövedelmére tekintettel, hajlandó lenne fizetni a szennyezéscsökkentés költségeit? Ha igen, hajlandó lenne a bemutatott összeget kifizetni?”* (SUN, CH. et al. 2016 p. 317.) Az elfogadásra felajánlott összegeket 10; 20; 30; 40; 50; 60; 70; 80; 90 és 100 júanban határozták meg (mindenkinek csak egyet mutattak ezek közül), vagyis az ún. dichotóm választás módszerét alkalmazták. Fizetési eszközként a háztartás elektromos számlájának emelkedését választották, így minden lakost érintett a hipotetikus fizetés. Az alkalmazott modelltől függően 1458 és 1590 júan átlagos fizetési hajlandóságot becsültek (a felmérés időszakában 1 júan 0,1615 dollárt ért), ami a lakosság éves jövedelmének kb. 1 százalékát jelentette.

A következő példa nem Kína, de egy másik kelet-ázsiai ország eredményeit vizsgálja. Yong J. Lee és szerzőtársai a  $PM_{2,5}$  belégzésének várható kárait becsülték a koreai Szöulra (LEE, Y. J. et al. 2011). Az egészségügyi kockázat becslését a kitettség–válasz függvény alapján határozták meg, amellyel az éves lakossági kockázatot becsülték, illetve a feltételes értékelés módszerével keresték a lakosság fizetési hajlandóságát a mortalitási ráta csökkenésével kapcsolatban. Ez utóbbit a statisztikai élet értékének meghatározásához használták. A kárköltségek kiszámításához az éves lakossági kockázatot és a statisztikai élet értékét vették alapul. A vizsgálataikba a 30 év feletti szülői lakosságot vették be, amely egy közel 5,5 milliós népességszámot jelent. Monte-Carlo szimulációval meghatározták a finom szálló por belélegzésének lakossági kockázatát, eredményül azt kapták, hogy Szöulban évente 2181 korai elhalálozás következik be az akut kitettség miatt, illetve 18 510 haláleset történik a krónikus betegségek következtében.

A feltételes értékeléses kutatásban dichotóm választásos kérdésben vizsgálták a lakosság preferenciáit, összesen 1435 embert kérdeztek meg. A kockázatot kétféleképpen határozták meg, egymás utáni rákérdezéssel: először 10 éves periódusban 5:1000 mértékben elemezték annak csökkenését az akkori bázisszinthez képest (ez 5 haláleset elkerülése 10 ezer emberre vonatkoztatva, évente), majd csökkentették a kockázat mérséklődését 1:1000-re. A fizetési hajlandóság az első esetben 20,2 dollár/hó lett, amit 10 évig fizetnének, a második esetben pedig ennél alacsonyabb összegű átlagos WTP-t kaptak, amely az

elvárásoknak megfelel. A statisztikai élet értékét úgy számolták ki, hogy elosztották az éves fizetési hajlandóságot a kockázat csökkenésének éves mértékével: 485 ezer dollárt kaptak eredményül. Ha ezt az összeget beszorozzák a korábban becsült korai halálesetekkel, akkor a finom szálló por következtében kialakuló kár összege 1057 millió dollár az akut eseteknél, és 8971 millió a krónikus eseteknél. A szerzők még ezeket a hatalmas számokat is alábecslésként értékelték, mivel szerintük azok nem tartalmazzák az összes egészségügyi kárt.

A szén-dioxid (vagy tágabban: az üvegházhatású gázok, elsősorban a szén-dioxid és a metán) kibocsátás árát illetően a legkönnyebb a helyzet a közgazdasági értékelésben, mivel ennek esetében nem kell ország- és helyspecifikus árakat alkalmazni, lévén a szén-dioxid (vagy általában az ÜHG-gázok) által okozott károk hosszú távon és globális szinten keletkeznek. A szakirodalomban elég egységes ennek a szennyezőnek a beárazása, bár némi különbségeket tapasztalhatunk a cikkek megjelenési éveit alapján. Gyakran a szén-dioxid-kvóta átlagos árait veszik figyelembe, ez azonban az externális költségeknek csak egy részét fedi le.

A szén-dioxid-kvóta árából eltérő megközelítést alkalmaztak Pekka Lauri és szerzőtársai, akik azzal foglalkoztak, hogy a fosszilis energiahordozókból származó szén-dioxid-kibocsátás ára hogyan hat a fa használatára, ugyanis azzal a feltételezéssel éltek, hogy minél magasabb annak ára, annál nagyobb mértékben használják majd a fát a fosszilis energiaforrások kiváltására (LAURI, P. et al. 2012). Három forgatókönyvvel dolgoztak, három időtávon (2020; 2030 és 2040). Alacsony, közepes és magas forgatókönyveket állítottak fel, amelyekben egyre nagyobb volt a fosszilis melletti fahasználat. A szén-dioxid árat két tényező befolyásolja: az időben történő előrehaladás, valamint a fahasználat mértéke. Mindhárom forgatókönyvnél a legalacsonyabb ár 20 €/t CO<sub>2</sub>, a három időtávon a legmagasabb rendre 50; 80 és 110 €/t CO<sub>2</sub>. Petruccelli szerint az üvegházhatású gázok értékelésénél azt kellene alapul venni, mekkorák lennének az ÜHG-k (CO<sub>2</sub>-ekvivalensben kifejezett) csökkenésének elkerülési, megelőzési költségei (PETRUCELLI, U. 2015). Három különböző városi buszközlekedési megoldás költség–haszon elemzését hajtották végre Marko Gerbec és szerzőtársai a ténylegesen tapasztalt adatok alapján öt európai országban: a dízel meghajtású buszok gazdasági és externális teljesítményét hasonlították össze a

CNG és hibrid meghajtású járművekével (GERBEC, M. et al. 2015). Az üvegházhatású gázok esetén azt feltételezték, hogy 2010-ben 25 € az ára a tonnánkénti kibocsátásnak, majd az ezt követő évekre lineáris, évente 1,5 €/t árnövekedést prognosztizáltak.

Kínára vonatkozóan viszonylag csekély számú az a tanulmány, amely a klímaváltozással foglalkozik, és a feltételes értékelést alkalmazza<sup>55</sup>. Az alábbiakban hármat vizsgálunk meg röviden. Xiangang Zeng a kínai városi lakókat kérdezte meg a klímaváltozással kapcsolatos preferenciáikról (ZENG, X. 2011). Többféle forgatókönyvvel kapcsolatos fizetési hajlandóságot vizsgált a szerző, mind 2050-re ígért csökkenést a szén-dioxid-kibocsátásban: 30; 60 és 85 százalékos csökkenést fogalmaztak meg a scenáriókban. A fizetési hajlandóságok az alábbiak lettek átlagosan és évente: 132; 216 és 264 jüan. A szerző többváltozós elemzései azt mutatták, hogy a WTP-t befolyásolja többek között az iskolai végzettség, az egy főre jutó jövedelem, és a környezetvédelmi tudatosság, mind pozitív irányban.

Ugyan nem Kínára készült, de kínaiakat is magában foglalt annak a kutatásnak a mintája, amit Brouwer és szerzőtársai hajtottak végre Amszterdam repülőtérén, 2006 őszén, amikor is több, mint 400 utast kérdeztek meg arról, mennyit lennének hajlandók a repülőjegy árában többletként megfizetni szénadóként (BROUWER, R. et al. 2008). A válaszadók közel 20 százaléka érkezett az ázsiai térségből. A legmagasabb átlagos WTP-t az európai utasok (26,6 €/repülés, 2006-os áron), a legalacsonyabbat az Ázsiából érkezők ajánlották fel (16,1 €). Meghatároztak egyéb mértékegységeket is a WTP-re: a megtett út 1 km-ére jutó WTP-t (európaiak: 0,010 €, ázsiaiak: 0,002 €), az 1 t (CO<sub>2</sub>-egyenértékben kifejezett) ÜHG-kibocsátásra jutó WTP-t (Európa: 41,0 €, Ázsia: 10,0 €), valamint a maximális WTP-t 1 t GHG-kibocsátással kapcsolatban, a jövedelem arányában (európaiak: 6,5; ázsiaiak: 2,3 százalék). Csak érdekességképpen jegyzik meg a szerzők, hogy a felmérés idejében a szén-dioxid-kvóta ára 12 €/t volt, miközben a mintában szereplők 75 százaléka legalább 25 €-t felajánlott. Duan és szerzőtársai dollárban is megadták ezeket az eredményeket (DUAN,

<sup>55</sup> Hongxia Duan és szerzőtársai szerint a feltételes értékelést az 1990-es évek végétől kezdték el használni Kínában (DUAN, H. et al. 2014). Ez idáig ázsiai országra vonatkozóan viszonylag kevés az ezzel az eljárással becsült adat a légszennyezéssel, még inkább a klímaváltozással kapcsolatosan.

H. et al. 2014). A kínaiak a 30 százalékos csökkenésért 5,81 dollárt (vásárlóerő-paritáson), a legnagyobb kibocsátás-visszafogásért 13,52 dollárt fizettek volna, amely értékek mind a svájcinál, mind az egyesült államokbelieknél jóval alacsonyabbak.

Kína négy tartományában, illetve ezek nagyvárosaiban végeztek vizsgálatokat a feltételes értékeléssel, ugyancsak a szén-dioxid csökkentéssel kapcsolatos WTP-kre vonatkozóan. A megkérdezések 2009 szeptembere és 2010 májusa között zajlottak Sanghajban, Pekingben, Fujianban és Shandongban<sup>56</sup>. Összesen 1653 érvényes kérdőívet töltettek ki személyes megkérdezések során. A fizetési hajlandóságra vonatkozó kérdést ún. fizetési kártyával derítették ki (sok összeget felsoroló kártyákat mutatnak, amelyekből a válaszadók választhatnak), amelyen nullától 3000 jüanig szerepeltek összegek, összesen 22. Ezt a nagyszámú lehetőséget azzal magyarázták a szerzők, hogy a négy tartomány lakóinak jövedelme eltér egymástól, így kisebb és nagyobb értékeket célszerűnek tartottak szerepeltetni a kártyákon. Pekingben lett a legmagasabb az átlagos WTP (225 jüan/év), míg Sanghajban a legalacsonyabb (169 jüan/év), ami azért érdekes, mert Shandong tartományban jóval kisebb az átlagos évi jövedelem. A teljes minta alapján az átlagos évi WTP 202 jüan/év. A WTP erős pozitív korrelációt mutatott a jövedelemmel, azzal, hogy mennyire elégedettek az emberek az életükkel, illetve azzal is, mennyire tájékozottak a válaszadók a klímaváltozással kapcsolatban.

Kínában a feltételes választás<sup>57</sup> módszerét igen csekély számban használták, amely különösen igaz a légszennyezettségi problémák vizsgálatára. Chengxiang Tang és Yucheng Zhang az elsők, akik a szmoggal kapcsolatos lakossági preferenciákat mérték ezzel az eljárással<sup>58</sup> (TANG, CH. – ZHANG, Y. 2015). Internetes megkérdezést

56 A fővároson kívüli három tartomány/város mind Pekingtől délnyugatra, illetve délre található, a Kelet-kínai-tenger partján.

57 A feltételes választás során szintén az emberek preferenciáit derítjük ki egy adott változással kapcsolatban, de már közvetett módon: különböző, több jellemzőből és azok szintjeiből álló választási helyzetek közül kell választaniuk, amelynek egyik jellemzője mindig egy költségkategória (ez testesíti meg a fizetési hajlandóságot) (lásd pl. KRAJNYIK Zs. 2008).

58 A légszennyezéssel összefüggésben Koji Tokimatsu és szerzőtársai szintén használták ezt a módszert, céljuk az volt, hogy egy bővített életciklus-elemzéshez súlyszámokat alakítsanak ki, amely lehetővé tette, hogy a klímaváltozással kapcsolatos hatásokat egyetlen mutatószámba sűrítsék (TOKIMATSU, K. et al. 2016). Kutatásuknak az is a hozadéka, hogy 11 ázsiai nagyváros (köztük kínaiak is) lakóinak válaszaiból

végeztek 2014 tavaszán, amelynek során 988 érvényesen kitöltött kérdőívet kaptak, további 67 ember válaszait pedig azért vették ki a mintából, mert vagy nem városban éltek, vagy hongkongi illetőségűek voltak. A mintába 29 kínai város lakói kerültek, az ország különböző térségeiből. Komoly előtesztelés után alakították ki a választási kártyákat, amelyeken a költségeken kívül négy jellemző szerepelt: a szmogos napok számának csökkenése, a korai halálozás éves esetei számának csökkenése, környezetpolitikai intézkedések típusai, valamint ez utóbbiak hatásainak érzékelési ideje. A 21. táblázat a jellemzőket és azok szintjeit is áttekinti.

A válaszok elemzése alapján a megkérdezetteket két látens osztályba sorolták: az elsőbe nagyobb valószínűséggel kerültek olyanok, akik a válaszadás napján éppen szmogos helyzetet tapasztaltak. Az 1. osztályba a minta 63 százaléka, a 2.-ba 37 százaléka került. Az 1. csoport tagjainak magasabbak a preferenciái az egészségügyi jellemző iránt (tehát a korai halálozások bekövetkezésének nagyobb csökkenését választották inkább), és sokkal inkább választották azokat a helyzeteket, amikor az intézkedések eredményei hamar jelentkeznek. Jellemző volt még erre a csoportra a nagyobb árérzékenység. A 2. csoport sokkal magasabb WTP-t mutatott a szmogveszélyes napok számának csökkenésével kapcsolatban. Több, mint kétszer akkora fizetési hajlandóságot becsültek átlagosan az összes válaszadóra vonatkozóan az intézkedések közül arra, hogy a vállalatoknál fejlesszenek, vagyis a magánautózás korlátozását sokkal kevésbé tartották elfogadható alternatívának. A fizetési hajlandóságot a társadalmi–gazdasági jellemzők közül csak a nem és a végzettség befolyásolta. Összességében jóval magasabb fizetési hajlandóságokat kaptak, mint a korábbi, feltételes értékeléssel végzett kutatásokban, amelynek a szerzők szerint az is lehet az oka, hogy a választási kártyák között nem szerepelt a status quo helyzet, vagyis kénytelenek voltak valamilyen változást leíró szituációt kiválasztani a megkérdezettek.

jellemzők	jellemzők szintjei		
szmogos napok száma 30-ról a megadottra csökken	15	20	25*
éves korai elhalálozások száma 350 ezerről a megadottra csökken	180 ezer	270 ezer	350 ezer*

hasznáviteli függvényt becsültek, majd azok átviteli eredményeit összehasonlították a tényleges WTP-vel. Az esetek 90 százalékában a modell és a valós fizetési hajlandóság közötti eltérés 50 százalékon belüli lett.

jellemzők	jellemzők szintjei		
légszennyezés csökkentését célzó intézkedések bevezetése	korlátozzák a magánautózást		korszerűsítik az üzemek szennyezésselhárítási lehetőségeit
intézkedések pozitív hatásainak érzékelhetővé válásának ideje	1 éven belül	5 éven belül	10 éven belül *
folyamatosan emelkedő egy főre jutó éves költségek (pl. adó és közlekedési költségek) (renminbi)	1000	2000	3000

21. táblázat: A kínai szmoggal kapcsolatos kutatásban alkalmazott jellemzők és azok szintjei

Adatforrás: TANG, CH. – ZHANG, Y. 2015, 1. táblázata

### *A zaj, mint externália közgazdasági értékelésének nehézségei*

A közlekedés jelentős zaj- (és rezgés-) hatással jár (SANTOS, G. et al. 2010), amelynek közgazdasági értékelése viszonylag gyakori a szakirodalomban (magyar példára lásd HARANGOZÓ G. – MARJAINÉ SZERÉNYI ZS. 2014), néhány speciális jellemzőt azonban érdemes megvilágítani. Emiatt emeltük ki a korábbi fejezetekből, és a részletekbe sem megyünk bele. A zajkibocsátás mértékegysége a decibel, dB(A), a görbe pedig konkáv (SANTOS, G. et al. 2010), és ez a jellemző megmarad akkor is, amikor a pénzbeli értékeket hozzárendeljük a zaj kibocsátásának egységeihez. Ez annyit jelent, hogy a növekvő forgalom mellett is a zaj határköltsége csökkenni fog, és az egy gépjárműre jutó határköltség közel zéró lesz a legforgalmasabb területeken. A másik fontos tulajdonsága, hogy a zaj decibelskálája logaritmikus; Georgina Santos és szerzőtársai szerint, ha megfeleződik a forgalom, az csak mindössze 3 decibeles zajcsökkenést eredményez, ez pedig szinte észrevehetetlen (SANTOS, G. et al. 2010). A zaj érzékelése egyébként is nagyon szubjektív. Továbbá, a zaj hatósugara, vagyis az immissziója gyorsan csökken a zajforrástól távolodva; a közelben élőket jelentős zajhatás érheti, néhány száz méterrel távolabb azonban már alig érzékelhető a zajhatás.

A közgazdasági értékelés során tehát igen komoly szerepet játszanak az adott helyszín társadalmi jellemzői (népsűrűség, távolság

stb.), így például a haszonátvitel módszerének<sup>59</sup> alkalmazása torzítja az eredményeket, illetve igen nagy adathalmazra van ahhoz szükség, hogy a becslések megfelelő minőségűek legyenek. A zajhatás csökkenése tehát megragadható pénzben is (lásd pl. HARANGOZÓ G. – MARJAINÉ SZERÉNYI Zs. 2014), az értékelés azonban komoly körültekintést és nagyon részletes adatokat igényel.

## Összegzés

Kína, habár az utóbbi két évtizedben komoly erőfeszítéseket tett a környezet minőségének, ezen belül is a legsúlyosabb problémákat okozó légszennyezéssel kapcsolatban, környezeti állapota még mindig nagyon kedvezőtlen, a legnagyobb szén-dioxid-kibocsátó, ami részben az erőteljes gazdasági növekedéssel, másrészt a hatalmas népességgel magyarázható. Az elsősorban a városi lakosságot érintő rossz levegőminőségi értékek jellemzőek a szálló porra, a kén-dioxidra és a nitrogén-oxidokra egyaránt. Az energiatermelés még mindig közel kétharmad részben a szénre épül, és ez alig csökkent 1980-hoz képest. A közlekedés a szén-dioxid-kibocsátás kb. 8 százalékáért volt felelős 2013-ban, a dízelolaj kb. kétharmadát, míg a benzin közel felét a közlekedési szektor használta. Abszolút értékben mérve a közlekedés okozta szén-dioxid-kibocsátás meredeken emelkedik, és a különböző közlekedési módok közül a közúti közlekedés eredményezi a legnagyobb CO<sub>2</sub>-kibocsátást. A rövid távú szennyezők koncentrációi igen magasak több nagyvárosban is, időnként nagyságrendekkel magasabbak, mint pl. hazánk területén. Sok olyan város található Kínában, ahol az év több mint felén magasabbak a légszennyező-anyagok koncentrációi, mint a megengedett értékek. Összességében tehát elmondható, hogy Kínában csak olyan fejlesztéseket érdemes megvalósítani az Új Selyemút kapcsán, amely kíméli a légkört, és nem növeli az amúgy is komoly szennyezettségi helyzeteket. Az áruszállítás légi vagy vízi úton, de vasúton és közúton is megvalósítható. Annak eldöntésére, melyiket érdemesebb megvalósítani, olyan költség–haszon elemzéseket kellene végezni, amelyekben az

<sup>59</sup> A haszonátvitel korábbi, elsősorban a feltételes értékeléssel vagy a feltételes választással kapott eredményeket veszi alapul, majd ezeket – szakmai megfontolásokkal módosított formában – ültetik át más területre, amely időben is különböző lehet az eredeti felmérés idejétől (MARJAINÉ SZERÉNYI Zs. et al. 2005). Az első két eljárás meglehetősen drága és időigényes, ezért a haszonátvitel a leggyakrabban használt eszközzé vált a környezeti változások pénzbeli értékelésének.



externális hatások minél szélesebb körét megjelenítik. Mindegyik szállítási mód okoz externáliákat, azok minősége és mennyisége azonban eltér egymástól.

A tanulmányban megvizsgáltuk, hogyan próbálták meghatározni az egyes légszennyezők által okozott társadalmi költségek nagyságát a kelet-ázsiai térségben, elsősorban Kínában. A szakirodalom két irányvonalat követ: vagy azt becsülik, mennyi korai haláleset vagy megbetegedés tulajdonítható a légszennyezőknek (vagy azok közül egynek), amely számokat a piaci árakkal kalkulálva alakítanak át teljes kárértékekké. A másik megoldás, amikor az emberek preferenciáit derítik ki az ún. feltárt preferencia eljárásokkal, a feltételes értékeléssel vagy a feltételes választással. Megjegyzendő, hogy az egészségügyi hatások pénzzé alakításában is gyakran használják az utóbbi eljárásokkal becsült eredményeket, amikor is a használatvitel módszerét alkalmazzák. Nem csak Kínában, de általában az ázsiai országokban is, igen csekély számú – a fejlett világhoz képest – ezeknek a módszereknek az alkalmazása, például a feltételes választást mindössze kétszer használták légszennyezettséggel kapcsolatos WTP-k kiderítésére Kínában. Duan és szerzőtársai egy korábbi kutatás eredményeire hivatkozva rámutatnak arra, hogy általában az egészségügyi költségek felől történő értékelésekhez képest pl. a feltételes értékelés módszere többszörös fizetési hajlandóságot mutat (DUAN, H. et al. 2014). A kínaiak egyre jobban tisztában vannak a környezetterhelés negatív hatásaival, minden nap sok városban a saját bőrükön érzik a magas légszennyezettség kellemetlen hatásait, ezért elképzelhető, hogy a saját WTP-jükben benne vannak azok a lehetséges következmények, jóllétmódosító tényezők is, amelyek az egészségügyi költségek számszerűsítésekor nem derülnek ki. Fizetési hajlandósági eredményeik ennek ellenére lényegesen alacsonyabbak, mint amit a fejlett világban tapasztalunk, még ha a vásárlóerő-paritást figyelembe is vesszük. Duan és szerzőtársai szerint (akik a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésével kapcsolatosan kérdezték meg a kínai embereket) erre két magyarázat lehet (DUAN, H. et al. 2014): (a) az ottani lakosság sokkal inkább a kormányzattól várja a probléma megoldását; (b) annak ellenére, hogy a GDP rendkívüli módon nőtt az utóbbi években/évtizedekben, az egyes emberek jövedelme még mindig nagyon alacsony. Ennek alátámasztására megjegyezzük, hogy Kína évek óta vezeti az összes listát, amely a napi legalacsonyabb jövedelemből élők számát mutatja, legyen az az 5 dollár/nap, vagy a 2,5

dollár/nap, vagy akár az 1,25 dollár/napból élők rangsora. 1990-ben a kínaiak 60,2 százaléka élt kevesebb, mint napi 1,25 dollár jövedelemből, amely 2009-re 11,8 százalékra csökkent (UNDP honlapja<sup>60</sup>). Egy másik adatbázis szerint 2011-ben még mindig 84 millió kínai élt ilyen kevés napi jövedelemből (WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>61</sup>). Ezen számok ismeretében nem lepődhetünk meg azon, ha a fizetési hajlandóság értékek igen alacsonyak.

A szakirodalom áttekintése alapján a következő megállapításokat tehetjük a környezeti externáliák közgazdasági értékelésével kapcsolatban:

- ⊕ Nagyon gyakran alkalmazzák a haszonátvitelt, amelynek során máshol és/vagy máskor becsült eredményeket ültetnek át a kínai helyzetre; gyakran európai eredményeket használnak a kínai esetekre.
- ⊕ A WTP-kutatások Kínában még nagyon esetlegesek, habár az utóbbi években készült jó néhány kutatás ezekkel a módszerekkel.
- ⊕ Általában emissziókra vonatkozó egységértékeket ad meg a szakirodalom az egyes szennyezőkre vonatkozóan, amely megnehezíti az immisszió, mint hatáskiváltó által okozott károk számszerűsítését.
- ⊕ A kínaiak rendelkeznek fizetési hajlandósággal a környezet minőségének (esetünkben a légszennyezettség) javulásával kapcsolatosan az eddigi kutatások alapján. Ugyanakkor jellemző, hogy ugyanannak a betegségnek vagy halálesetnek az értéke országról országra változik, az alacsony jövedelmi szintű országokban, így Kínában is, sokkal kevesebbre értékeltük az emberi életet vagy az egészségben eltöltött éveket. Ez morális kérdéseket is felvet.

Mit tehetünk a közeljövő kutatásai során? Konkrét számításokkal kalkulálni lehetne a tényleges többlet károk/hasznok pénzbeli értékét az Új Selyemút különböző forgatókönyveinek eseteire,

- ⊕ ehhez a haszonátvitel módszerét lehetne használni, amihez a kínai értékelési példákra támaszkodhatunk;
- ⊕ ehhez azt is számszerűsíteni kellene, hogy az Új Selyemút megépítése mennyiben változtatja meg a közúti/vasúti/vízi úton szállított áruk

60 <http://hdr.undp.org/en/content/population-living-below-125-ppp-day> – 2017. 03. 31.

61 <https://knoema.com/atlas/topics/Poverty/Number-of-Poor/Number-of-poor-at-dollar125-a-day> – 2017. 03. 31.

mennyiségét, a megtett úthosszt stb., de ezek során arra is érdemes lenne kitérni, hogy pl. a közutak fejlesztése milyen hatással lenne a személyforgalomra, amely nem csak a jó minőségű utak építésével függne össze, de azzal is, hogy az 1000 lakosra jutó gépjárművek száma folyamatosan és erőteljesen emelkedik.

A tanulmány ugyan nem oldotta meg azt a kérdést, hogyan lehetne az Új Selyemút kialakításának terveit úgy megvalósítani, hogy az ne okozzon még több környezeti problémát az ázsiai térségben, mindenekelőtt pedig Kínában, inkább csak megvizsgálta, milyen törekvések valósultak meg eddig a közúti közlekedési externáliák pénzben történő kifejezhetősége érdekében.

Az Új Selyemút fejlesztésének módja jelentős mértékben befolyásolhatja Európa, így Magyarország környezeti állapotát is. A CO<sub>2</sub>-kibocsátás globális változásokat eredményez, így a kibocsátási helytől függetlenül a világ bármely részén jelentkezhetnek a negatív következményei. A közúti közlekedés eredményezi a legmagasabb szén-dioxid-kibocsátást, ezért olyan irányban kellene az áruszállítás módját megválasztani Kína és Európa között, amely a legkevesbé veszélyezteti Földünk klímáját. A szakirodalom azt mutatja, hogy a kínaiak rendkívül sokrétű és jelentős lépéseket valósítottak meg 2000 óta a gépjárművek kibocsátási normáira vonatkozóan, amely az Európai Unió szabályozással szinte megegyező (némi késéssel), ugyanakkor a közlekedési igény drasztikus növekedése (az áruszállítás és a lakossági közlekedésben egyaránt) összességében esetlegesen kiolthatja a várt eredményeket, amely hazánk számára is kedvezőtlen következményekkel járhat. A szakirodalomban elsősorban azzal foglalkoznak, milyen károk származnak a légszennyezettségből fakadóan az emberi egészségben, az ökoszisztémákban bekövetkező negatív változásokat azonban nem veszik figyelembe, amely szintén globális hosszú távú következményeket eredményezhet. A károk számszerűsítésében Kínában is még csak a folyamat elején járnak, egyelőre inkább kutatási céllal, semmint szakmapolitikai döntések megalapozásához készítik a becsléseket.

Magyarország számára egyáltalán nem közömbös, hogy a Kelet-Ázsiából Európába irányuló lehetséges szállítási igényt milyen közlekedési móddal valósítják meg az Új Selyemút kapcsán. Akkor lehet korrekt a döntés, ha nem csak a közvetlenül jelentkező költségek és hasznok

alapján készítenek elemzéseket az egyes alternatívákra, de azok szélesebb hatásait is figyelembe veszik, közöttük a negatív externáliák értékeit is, amelyek az emberi egészségben, az épített környezetben és az élővilág egészében megjelenhetnek, méghozzá a teljes útvonalra kiterjesztve. A megvizsgált kutatások alapján végigvezethető lenne egy ilyen elemzés, például a haszonátvitel módszerével, így a nettó társadalmi egyenlegét (nettó társadalmi költségét vagy társadalmi hasznosságát) becsülhetnénk ezeknek a megoldásoknak. Továbbá elvárhatjuk, hogy a döntéshozók is ilyen vizsgálatok eredményei alapján hozzák meg döntéseiket.

## Irodalomjegyzék

- ANSAR, A. – FLYVBJERG, B. – BUDZIER, A. – LUNN, D. 2016: Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China. – *Oxford Review of Economic Policy* 32 (3): pp. 360–390.
- BICKEL, P. – RAINER, F. 2005: ExternE – Externalities of Energy. Methodology 2005 update. – Luxemburg: European Commission, Publications Office
- BROUWER, R. – BRANDER, L. – BEUKERING VAN, P. 2008: „A convenient truth”: air travel passengers’ willingness to pay to offset their CO<sub>2</sub> emissions. – *Climatic Change* 90, pp. 299–313.
- CHEN, L. – SHI, M. – GAO, SH. – LI, S. – MAO, J. – ZHANG, H. – SUN, Y. – BAI, ZH. – WANG ZH. 2017: Assessment of population exposure to PM<sub>2.5</sub> for mortality in China and its public health benefit based on BenMAP. – *Environmental Pollution* 221, pp. 311–317.
- CHEN, S. – HE, L. 2014: Welfare loss of China’s air pollution: How to make personal vehicle transportation policy. – *China Economic Review* 31, pp. 106–118.
- CHEN, ZH. – WANG, J. – MA, G. – ZHANG, Y. 2013: China Tackles the Health Effects of Air Pollution. – *The Lancet* 382 (9909), pp. 1959–1960.
- DUAN, H. – LÜ, Y. – LI, Y. 2014: Chinese Public’s Willingness to Pay for CO<sub>2</sub> Emissions Reductions: A Case Study from Four Province/Cities. – *Advances in Climate Change Research* 5 (2): pp. 100–110.
- FLEISCHER T. 2008: A távol-keleti kapcsolatok logisztikája és a Duna lehetséges szerepe. – *Műhelytanulmányok*, 78, július. – Budapest:

Magyar Tudományos Akadémia Világgazdasági Kutatóintézet

- FLYVBJERG, B. 2005: 'Machiavellian Megaprojects'. – *Antipode* 37 (1): pp. 18–22.
- GERBEC, M. – OPREŠNIK S. R. – KONTIĆ D. 2015: Cost benefit analysis of three different urban bus drive systems using real driving data. – *Transportation Research Part D* 41, pp. 433–444.
- GUO, X. R. – CHENG, S. Y. – CHEN, D. S. – ZHOU, Y. – WANG, H. Y. 2010: Estimation of economic costs of particulate air pollution from road transport in China. – *Atmospheric Environment* 44, pp. 3369–3377.
- HAMMITT, J. K. – ZHOU, Y. 2006: The economic value of air-pollution-related health risks in China: a contingent valuation study. – *Environmental & Resource Economics* 33, pp. 399–423.
- HARANGOZÓ G. – MARJAINÉ SZERÉNYI Zs. 2014: Mennyit ér a zajterhelés csökkenése? Zajvédelmi intézkedések értékelése a haszonértékelések átvitelével. – *Közgazdasági Szemle* 61, pp. 68–91.
- KEREKES S. 2007: A környezetgazdaságtan alapjai. – Budapest: AULA
- KRAJNYIK Zs. 2008: Környezeti javak pénzbeli értékelése Magyarországon és Szlovákiában a feltételes választás módszerének alkalmazásával. – Doktori értekezés. – Budapesti Corvinus Egyetem.
- LAURI, P. – MAARIT, A. – KALLIO, I. – SCHNEIDER, U. 2012: Price of CO<sub>2</sub> emissions and use of wood in Europe. – *Forest Policy and Economics* 15, issue C, pp. 123–131.
- LEE, Y. J. – LIM, Y. W. – YANG, J. Y. – KIM, CH. S. – SHIN, Y. CH. – SHIN, D. CH. 2011: Evaluating the PM damage cost due to urban air pollution and vehicle emissions in Seoul, Korea. – *Journal of Environmental Management* 92, pp. 603–609.
- LI, T. – WANG, Y. – ZHAO, D. 2016: Environmental Kuznets Curve in China: New evidence from dynamic panel analysis. – *Energy Policy* 91, pp. 138–147.
- LI, W. – LI, H. – ZHANG, H. – SUN, SH. 2016: The Analysis of CO<sub>2</sub> Emissions and Reduction Potential in China's Transport Sector. – *Mathematical Problems in Engineering*, Article ID 1043717, 12 p. – <http://dx.doi.org/10.1155/2016/1043717>
- LIU, F. – ZHANG, Q. – RONALD J. VAN DER, A. – ZHENG, B. – TONG, D. – YAN, L. – ZHENG, Y. – HE, K. 2016: Recent reduction in NO<sub>x</sub> emissions over China: synthesis of satellite observations and emission inventories. – *Environ. Res. Lett.* 11. – 114002 doi:10.1088/1748-

9326/11/11/114002

- MARJAINÉ SZERÉNYI ZS. – CSUTORA M. – HARANGOZÓ G. – KRAJNYIK ZS. – KONTÁR R. – NAGYPÁL N. 2005: A természetvédelemben alkalmazható közgazdasági értékelési módszerek. – A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium Természetvédelmi Hivatalának Tanulmánykötete
- MATUS, K. – NAM, K. – SELIN, N. E. – LAMSAL, L. N. – REILLY, J. M. – PALTSEV, S. 2012: Health damages from air pollution in China. – *Global Environmental Change* 22, pp. 55–66.
- MICHELIS, H. – MAYERES, I. – PANIS, L. I. – NOCKER DE, LEO – DEUTSCH, F. – LEFEBVRE, W. 2012: PM<sub>2,5</sub> and NO<sub>x</sub> from traffic: Human health impacts, external costs and policy implications from the Belgian perspective. – *Transportation Research Part D* 17, pp. 569–577.
- MITCHELL, R. C. – CARSON, R. T. 1989: Using Surveys to Value Public Goods: The Contingent Valuation Method. – *Resources for the Future*. – Washington
- NATIONAL BUREAU OF STATISTICS, CHINA 2017: China Statistical Yearbook 2016. – Beijing: China Statistics Press – <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/indexeh.htm>. – 2017. 02. 20.
- PABLO-ROMERO, M. DEL P. – CRUZ, L. – BARATA, E. 2017: Testing the transport energy-environmental Kuznets curve hypothesis in the EU27 countries. – *Energy Economics* 62, pp. 257–269.
- PETRUCCELLI, U. 2015: Assessment of external costs for transport project evaluation: Guidelines in some European countries. *Environmental Impact Assessment Review* 54, pp. 61–71.
- RIZZI, L. I. – ORTÚZAR, J. DE D. 2015: Valuing transport externalities. – In: NASH, C. (ed.): *Handbook of Research Methods and Applications in Transport Economics and Policy*. – Cheltenham–Northampton: Edward Elgar Publishing, pp. 93–111. – <http://www.e-elgar.com/shop/eep/preview/book/isbn/9780857937933/> – 2017. 03. 31.
- SANTOS, G. – BEHRENDT, H. – MACONI, L. – SHIRVANI, T. – TEYTELBOYM, A. 2010: Part I.: Externalities and economic policies in road transport. – *Research in Transportation Economics* 28, pp. 2–45.
- SCHUCHT, S. – COLETTE, A. – RAO, S. – HOLLAND, M. – SCHÖPP, W. – KOLP, P. – KLIMONT, Z. – BESSAGNET, B. – SZOPA, S. – VAUTARD, R. – BRIGNON, J.-M. – ROUIL, L. 2015: Moving towards ambitious climate policies: Monetised health benefits from improved air quality could offset mitigation costs in Europe. – *Environmental Science*

- and Policy 50, pp. 252–269.
- SUN, CH. – YUAN, X. – YAO, X. 2016: Social acceptance towards the air pollution in China: Evidence from public's willingness to pay for smog mitigation. – *Energy Policy* 92, pp. 313–324.
- TANG, CH. – ZHANG, Y. 2015: Using discrete choice experiments to value preferences for air quality improvement: the case of curbing haze in urban China. – *Journal of Environmental Planning and Management*, pp. 1–22. – <http://dx.doi.org/10.1080/09640568.2015.1079518>
- TOKIMATSU, K. – AICHA, M. – YOSHIDA, K. – NISHIO, M. – ENDO, E. – SAKAGAMI, M. – MURAKAMI, K. – ITSUBO, N. 2016: Measuring marginal willingness to pay using conjoint analysis and developing benefit transfer functions in various Asian cities. – *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*. – <http://dx.doi.org/10.1080/13504509.2016.1168326>. – 2017. 03. 31.
- WANG, K. – WU, JI. – WANG, R. – YANG, Y. – CHEN, R. – MADDOCK, J. E. – LU, Y. 2015: Analysis of residents' willingness to pay to reduce air pollution to improve children's health in community and hospital settings in Shanghai, China. – *Science of the Total Environment* 533, pp. 283–289.
- WANG, X. – MAUZERALL, D. L. 2006: Evaluating impacts of air pollution in China on public health: Implications for future air pollution and energy policies. – *Atmospheric Environment* 40, pp. 1706–1721.
- WANG, Y. – SUN, M. – YANG, X. – YUAN, X. 2016: Public awareness and willingness to pay for tracking smog pollution in China: a case study. – *Journal of Cleaner Production* 112, pp. 1627–1634.
- WORLD BANK 1997: *Clear Water, Blue Skies: China's Environment in the New Century*. – Washington: The World Bank
- WORLD BANK, STATE ENVIRONMENTAL PROTECTION ADMINISTRATION, CHINA 2007: *Cost of Pollution in China: Economic Estimates of Physical Damages*. – Washington: The World Bank
- WU, T. – ZHAO, H. – OU, X. 2014: Vehicle Ownership Analysis Based on GDP per Capita in China: 1963–2050. – *Sustainability* 6, pp. 4877–4899.
- WU, Y. – ZHANG, SH. – HAO, J. – LIU, H. – WU, X. – HU, J. – WALSH, M. P. – WALLINGTON, T. J. – ZHANG, K. M. – STEVANOVIC, S. 2017: On-road vehicle emissions and their control in China: A review and outlook. – *Science of the Total Environment* 574, pp. 332–349.



- YEH, CH. 2013: Evaluation methods for external costs for road traffic based on objective territorialization in the metropolis. – Cities 31, pp. 76–84.
- ZENG, X. 2011 China urban resident's willingness to pay for carbon dioxide emission reductions (kínaiul). – China Environmental Science 31 (2): pp. 346–352.
- ZHANG, M. – SONG, Y. – CAI, X. 2007: A health-based assessment of particulate air pollution in urban areas of Beijing in 2000–2004. – Science of the Total Environment 376, pp. 100–108.

Egyéb internetes források:

- KSH: – <https://www.ksh.hu/> – 2017. 03. 31.
- TRADING ECONOMICS: – <https://tradingeconomics.com/> – 2017. 03. 31.
- UNDP: – <http://hdr.undp.org/> – 2017. 03. 31.
- WORLD BANK OPEN DATA: – <http://data.worldbank.org/> – 2017. 03. 31.
- WORLD DATA ATLAS: – <https://knoema.com/atlas> – 2017. 03. 31.
- WORLD POPULATION REVIEW: – <http://worldpopulationreview.com/> – 2017. 03. 31.



### III.4. A kínai terület- és gazdaságfejlesztési koncepció módszertana

#### Bevezetés

A kínai erőltetett, rohamos gazdasági fejlődés valójában a természeti erőforrások állandó, folyamatos és hatékony felhasználását jelenti. Ennek következménye, hogy egyre nő a lakosság anyagi javakban megnyilvánuló jólléte. A jobb körülmények között élő lakosság számára egyre fontosabbá válik az életük minőségét meghatározó környezeti tényezők állapota, mint a levegőminőség, vizeik állapota és felhasználhatósága, a termőtalaj minősége és mennyisége, a természetes élőhelyek területének csökkenése, természetességének degradálódása.

Kínában a központi tervezés keretében hagyományosan ötéves terveket készítenek. A 2001–2005 évekre szóló tízedik ötéves terv meghatározta, hogy a GDP 1,2 százalékat a környezet védelmére kell fordítani, ami közel 0,3 százalékos növekedést jelentett az előző ötéves tervhez képest. A tízedik ötéves tervben kitűzött célok azonban nem minden területen valósultak meg (például a kén-dioxid összes kibocsátása közel 28 százalékkal növekedett).

A tizenegyedik ötéves tervet 2006-ban fogadták el a 2006–2010-es időszakra, amely már „óvatosan” számol a gazdasági növekedés szerényebb mértékű nagyságával.

Ebben a tervben a gazdasági, a társadalmi és a környezeti fejlődés egyensúlya, más szóval a fenntartható fejlődés kap elsőbbséget. Ez lényegében a „harmonikus társadalom” (kínai elnevezéssel „Xiaokang”) koncepciója, amely szerint mérsékelni kell a környezet pusztulását (POMÁZI I. 2009).

A terv utasítása szerint a kijelölt tartományoknak el kellett készíteniük saját környezettudatos tervezési és építési koncepcióját 2011–2015-ig és a 2016–2020-ig terjedő időszakra. Ezek alapján kapott megbízást a Minhou Megyei Kormányától a „Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University” a megye környezettudatos terület- és gazdaságfejlesztési koncepció (2010–2020. között) elkészítésére.

A tanulmányban elemezzük a kínai terület fejlesztési koncepció célkitűzéseit, az elvárt feladatokat. Az elemzésen keresztül a szerzett

tapasztalatainkkal segíteni kívánjuk a hatékony utak keresését, hogy Kína és Magyarország terület- és gazdaságfejlesztési programjai között is áthidalható legyen a két egymástól távol álló gondolkodásmód.

## **Terület- és gazdaságfejlesztési koncepció**

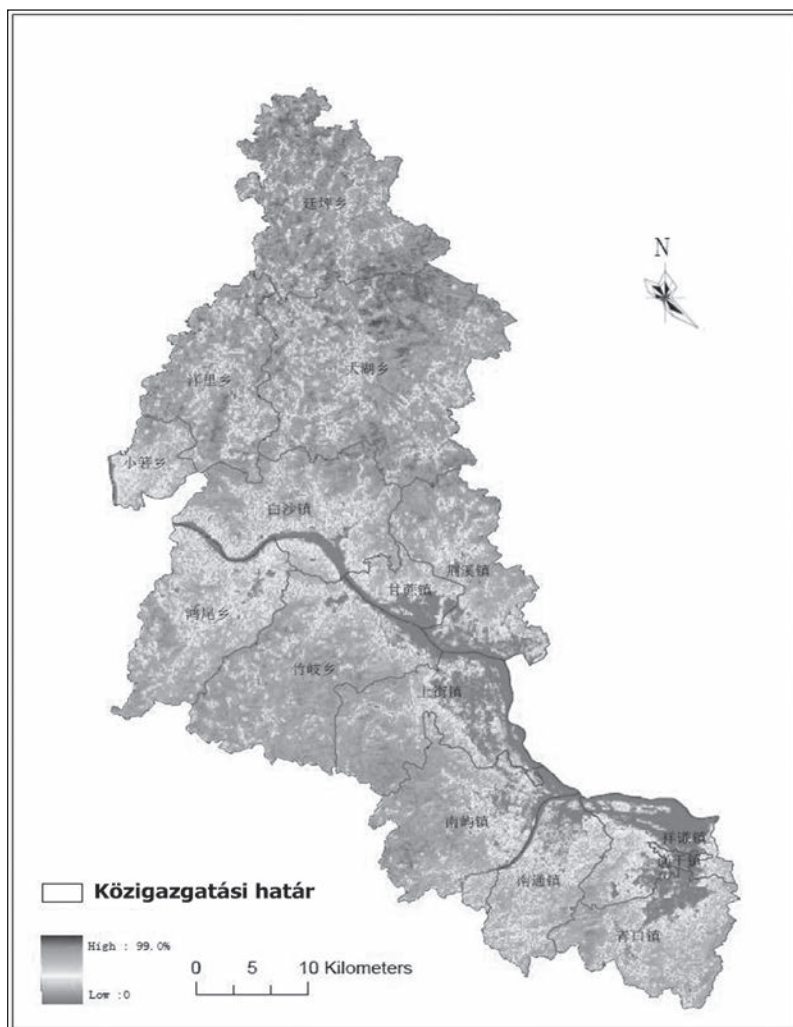
A terv egy tartományi stratégia, Minhou megye átfogó és konkrét tervezésére a megye környezettudatosá alakítása érdekében. A keretszabályozás a megye környezettudatos nagyvárosainak, városainak és falvainak fejlődésére vonatkozik. A terv iránymutatást ad a szociális és gazdaságfejlesztésre, referenciaként is szolgálhat más ehhez kapcsolódó kormányzati szerveknek Kínában. Ennek a fejlesztési tervnek módszertani elemzésén keresztül szeretnénk betekintést nyújtani egy gazdaságilag fejlett régió megyéjébe, ahol az emberek életkörülményei meghatározzák a környezetükhöz való hozzáállásukat, ami a mai kínai másként gondolkodást is tükrözi. Célunk<sup>62</sup> ezzel ízelítőt adni, hogy az ottaniak részéről a minket érintő projektek és beruházások megvalósítása során mennyire viselkednek lokális és globális értelemben is felelős módon, illetve az amit kommunikálnak, mennyire azonos a valós intézkedéseikkel.

A fejlesztési terület Kína Fujian tartományának délkeleti részén fekvő Minhou megye közigazgatási egysége. Fucsou város nyugati határához kapcsolódik. Területe 2136,3 km<sup>2</sup>, népessége 613 ezer fő, népsűrűsége 287 fő/km<sup>2</sup>. Klímája szubtrópusi monszun. Felszínét 1400 m magasságú hegyvonulatok és a Minjang folyó síkvidéki ártere jellemzi.

Erdősültsége 56,9 százalék (84. ábra). A nagymértékű fakitermelésekre épülő fejlődő faipara miatt az erdővel borított területek aránya csökken. A meredek hegyoldalakon az intenzív csapadék hatására gyakoriak a földcsuszamlások, gyors a talajerózióval sújtott területek növekedése.

---

62 A Fujian Normal University Környezet Tudományi Kutató Intézetében 2008–2012. közötti közös kölcsönös kutatási projekt keretében a Kínában töltött idő alatt a szerző a helyi kollégáival közösen végzett munkával állították össze a terület- és gazdaságfejlesztési koncepciót.



84. ábra: Minhou megye vegetáció borítottsága

Forrás: Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University 2010

FUZHOU ENVIRONMENTAL SCIENCE RESEARCH INSTITUTE Ásványi anyagokban gazdag megye. Jellemzők a külszíni fejtések. Ezek tovább növelik a termőtalaj csökkenését, és tájsebeket okoznak. A vizes területek és a mezőgazdasági területek aránya 16,4 százalék. Fő vízfolyása a Minjang folyó árterében helyezkednek el a megye nagyobb városai, iparterületei és a mezőgazdasági művelés alatt álló területek jelentős része. Árvízi katasztrófák gyakran előfordultak, mert

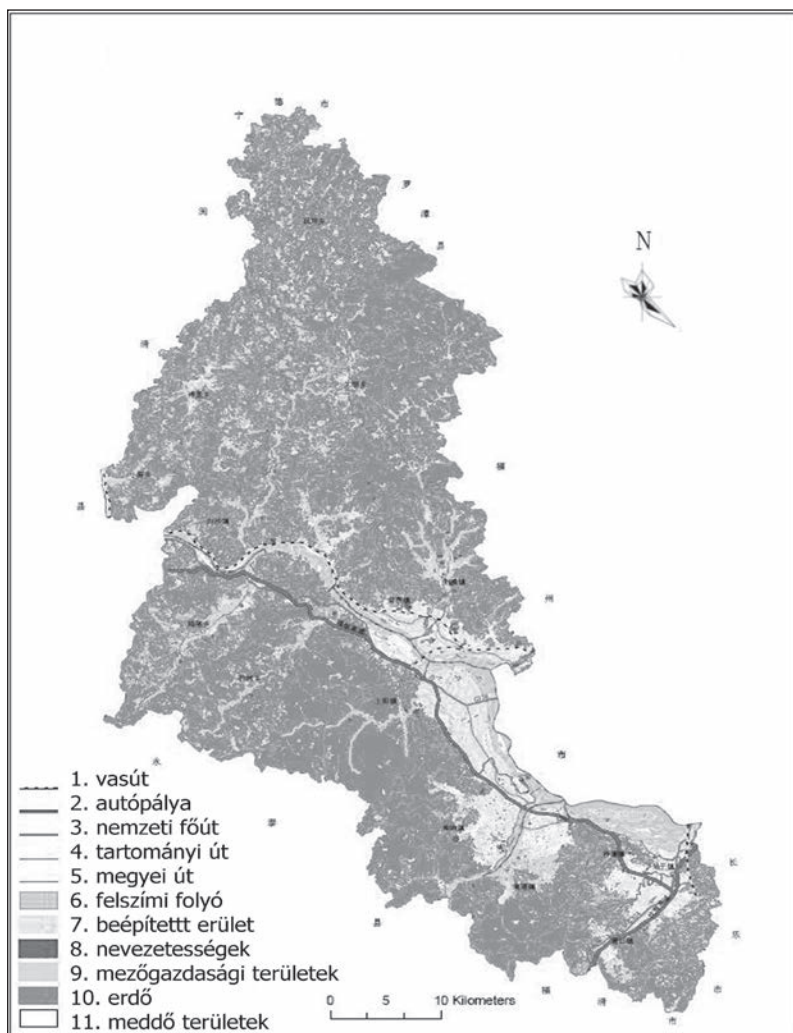
az árvízvédelmi töltés karbantartását, az árvízi védekezést ellátni nem tudják pénzügyi és egyéb okok miatt. Minhou megye urbanus területe 26,7 százalék. Települést 9 város és 7 falu jelenti. Öt iparági pillére a személygépkocsi gyártás, az informatikai és kommunikációs eszközök gyártása, a textilipar, az élelmiszeripar és az építőanyag előállítás. 2008-ban ezek az iparágak tervezett eredményei: a személygépkocsi-gyártás 3,39 milliárd, az informatikai és kommunikációs eszközök gyártása 9,063 milliárd, a textilipar 1,566 milliárd és az élelmiszeripar 2,905 milliárd amerikai dollár volt (ENVIRONMENTAL SCIENCE RESEARCH INSTITUTE OF FUJIAN NORMAL UNIVERSITY 2010).

Városainak ivóvíz ellátását a vízfolyásokból csőhálózati rendszerrel biztosítják. A szennyvízcsatorna-rendszer kiépítettsége alacsony. Ebből egyértelműen következik, hogy kevés a működő szennyvíztisztító telep. Csak a városokban van kommunális szilárd hulladékgyűjtés és –szállítás. Átrakóállomásokon halmozzák fel, majd onnan hulladéklerakóba viszik.<sup>63</sup> A vidéki úthálózat kiépítettsége alacsony, és a földcsuszamlások folyamatosan károsítják azokat. Az autópálya-építések az ipari övezetekhez kapcsolódnak, és folyamatosan bővülnek (85. ábra).

Társadalmának mai helyzete lényegében hasonlít Kína egészének társadalmához. Az erős központosított államnak történő engedelmesség megfelel a kínai hagyományoknak. Az építés, a gyors iparosodás és urbanizáció, a foglalkoztatás bővítése, az alapvető szolgáltatások általános elterjesztése indokolta az erős központosítást, a tervutasításos gazdaságirányítás bevezetését.

---

63 Sajnos még mindig jellemző a szilárd és folyékony hulladék folyóba juttatása (szerző megfigyelése).



85. ábra: Minhou megye földhasználat, 2010.

*Forrás:* Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University 2010

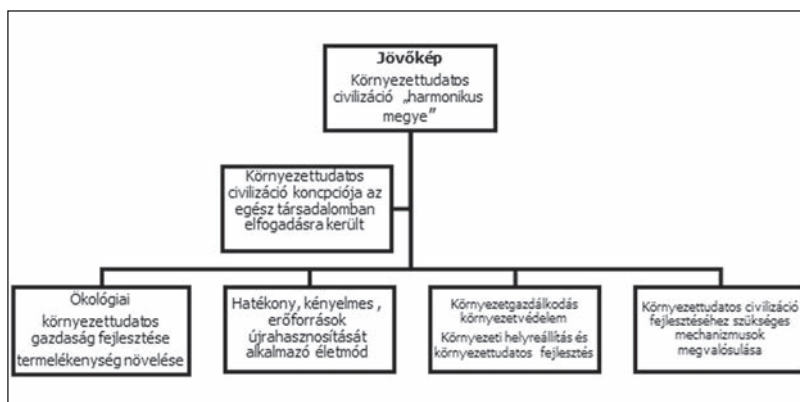
A városok fejlesztése is betagozódott a központi tervezésbe a területi tervezés részeként. A kínai nagyvárosi régiók különböznek az európai nagyvárosi régióktól, jóllehet a felületes utazó a felhőkarcolók kapcsán először a hasonlóságokra gondol. Ilyen különbség a mezőgazdasági, vidéki népesség magas aránya. A gazdaság agglomerációs előnyei kevés helyen mutatkoznak, alacsony a munka termelékenysége, korszerű, innovatív ipar is csak néhány város régiójában működik. A munkaerő szakképzettsége



is elégtelen, a versenyképesség alacsony bérköltségeken, tömegtermékek rutinszerű gyártásán alapul. Ez természetesen változásban van, növekszik pl. a felsőoktatásban résztvevők száma, és figyelembe véve a hatalmas munkaerőbázist, a gazdasági növekedés túlzott mértékben az export – a külső piac függvénye. Ma a falusi lakosságot rengeteg hátrány sújtja. A falu–város szakadék enyhítésével csak most kezd foglalkozni a területi tervezés (ENYEDI GY. 2007).

### *A terv alapelvei, célkitűzései*

A fejlesztési koncepció „Környezettudatos civilizáció harmonikus megye” jövőképet fogalmazza meg (86. ábra) úgy, hogy azt a teljes kínai társadalom elfogadja. Ha a jövőkép megvalósul, akkor egy ökológiai, környezettudatos gazdaság, hatékony, kényelmes, erőforrások újrahasznosítását alkalmazó életmód, környezetgazdálkodás és környezetvédelem, azaz környezettudatos civilizáció alakul ki a megyében.



86. ábra: A fejlesztési terv jövőképe

*Forrás: a szerző szerkesztése*

Általános alapelve a koncepciónak, hogy 2020-ra stabil gazdaság, harmonikus társadalom, zöld környezet és teljes, átfogó infrastruktúra épül ki.

Alapelv még a gazdaság optimalizálása, a jólét prioritása, és a fejlődés koordinálása<sup>64</sup>. Környezettudatos irányelveket is megjelöl a

64 A sorrend a mai kínai társadalom elvárásainak fontossági sorrendjét tükrözi.

kormányzati előírás szerint a terv, mint a „Fenntartható fejlődés”, a széndioxid-kibocsátás csökkentése, illetve a természeti erőforrások takarékos felhasználása, a gazdasági, és környezeti szempontok szerinti térszerkezet-felosztás.

### *Főbb területek és kihívások*

Annak ellenére, hogy a kínai országos terv már a 2001–2005. évi ötéves tervre meghatározta, hogy a GDP 1,2 százalékát a környezet védelmére kell fordítani, a vizsgált kínai megyében 2010-ben a GDP-nek még mindig csupán csak a 0,74 százalékát fordították környezetvédelmi beruházásokra. (Minhou megyére vonatkozó GDP-adat nem volt elérhető.) A központi utasítás szerint a nagyarányú lemaradást be kell hozni, ezért a megyei terület- és gazdaságfejlesztési terv első ciklusában (2011–2015) előírja, hogy a környezetvédelmi beruházások mértéke legalább a GDP 3,5 százalékát érje el. Az eddig leírtakból is kitűnik az állami voluntarizmus létezése, ami koncepcionális ingadozásokhoz vezethet a gazdaság struktúrájában.

Ezt veszi alapul a fejlesztési koncepció, és ehhez igazítva fogalmazza meg a tervezési célokat. A „Nemzeti környezettudatos Minhou megye építésének tervezési mutatói” táblázatban összesíti is azokat (22. táblázat). Jelen tanulmány elkészítésekor a kínai megyei tervezés részletes céljait három főbb terület köré csoportosítottuk, termelés, település és ökológiai biztonság, és ezekhez összegyűjtött gazdasági–környezeti kihívásokat vizsgáljuk meg.

### *Termelés*

Környezetkímélő iparfejlesztés céljait a hagyományos feldolgozóipar, a gépjárműgyártás, a kézműipar és az építőipar folyamatos fejlesztésével, fejlett gyártási rendszer létrehozásával valósítaná meg a megye. Ezt az ipari agglomeráció, az informatikai gyártás, nemzetközi szabványok figyelembe vétele és az erőforrásigény jellemezné. Új iparágak létrehozása is szerepel a célok között, mint a biológiai orvostudomány, új anyagok és technológiák, technológiai innováció, amit az iparfejlesztési platform segítségével valósítanak meg. Az ipar területi eloszlásán változtatni kell, a területhasználatot optimalizálni szükséges, hogy a

környezettudatos fejlődő gazdaság megvalósuljon. El kell érni, hogy az összes ipari szennyezőanyag-kibocsátás megfeleljen a nemzeti környezeti szabványoknak, ehhez a környezetvédelmi berendezések hatékonyságát növelni szükséges. Fontos kialakítani a környezetvédelmi regisztrációs rendszert, az ipari szilárd hulladékok lejelentését, hogy az ipari szilárd hulladékok keletkezését, szállítását és kezelését szigorúan ellenőrizni lehessen. Szükséges az ipari zónában gát és szennyvíztisztító berendezés építése, hogy az ipari szennyvíz központosított kezelése megvalósuljon (22. táblázat).

mutató-kategória		egység	kiindulás 2010	1. időtartam (2011– 2015)	2. időtartam (2016– 2020)
ipari fejlesztés	egységni GDP-re jutó energiafelhasználás	t (szén) / 10 ezer jüan	2.0	<=0.9	<=0.9
	fő légszennyezők kibocsátási értékei	k /10 ezer jüan (GDP)	nem haladja meg a nemzeti kvótát		
	kén-dioxid (SO <sub>2</sub> )	mg/m <sup>3</sup>	0,8	< 0,45	< 0,45
	zajszint terhelés	–	megfelel a funkcionális térségekben alkalmazandó előírásoknak		
	ipari szilárd hulladék lerakási aránya	%	100	100,	nincs veszélyes hulladék lerakása
	egységni ipari hozzáadott értékre jutó édesvíz felhasználás	m <sup>3</sup> / 10 ezer jüan	5.5	<=2.0	<=2.0
	ipari szennyvíz újrahasznosításának aránya	%	36.3	>=80	

	mutató-kategória	egység	kiindulás 2010	1. időtartam (2011– 2015)	2. időtartam (2016– 2020)
mezőgaz-dasági fejlesztés	egy gazdára jutó nettó jövedelem a gazdaságilag fejlett régiókban	jüan /fő	7730	>=10000	>=12000
	nagytestű haszonállatok- és baromfi gazdaságok talaj hasznosítási aránya	%	83.0	>=95	100
	bio-, zöld- és szennyezés mentes termékek aránya a fő mezőgazdasági ágazatokban	%	53.2	>=60	>=65

22. táblázat: A nemzeti környezettudatos Minhou megye termelés fejlesztési céljai<sup>65</sup>  
 Adatforrás: Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University  
 2010

A megyében szükségessé vált az ipari szennyvíz újrahasznosítási hatékonyságának a növelése. Az ipari szennyvíz újrahasznosítási hatékonyságát kívánják növelni. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású és zöld zárt technológiájú, újrahasznosító ipari rendszereket fejlesztenének ki. A kén-dioxid-szennyezés (22. táblázat) ellenőrzése és kezelése érdekében intézkedéseket kell bevezetni a savas esővel érintett területeken. A kazánokba kéntelenítő berendezések beszerelése szükséges. Ipari zónában tervezett a zöld felület fejlesztése, amivel zöld övezetek jönnek létre. Az ipari parkok körül 30–50 méter hosszán erdősáv létesítése szükséges, amely zöld pufferzónaként védi majd a településeket. A bányászati ágazatban az ásványi anyagok feltárásánál, felszíni kitermelésénél fontos jól használni az „ajánlattétel, árverési” – rendszert. Ezzel hatékonyabbá tehető az ásványi anyagok felhasználása és növelhető a lelőhelyek környezetének tudatos kezelése. (A megyében a felszíni bányászat komoly gondot okoz a termőföld pusztításában és a földcsuszamlások kialakulásában).

A mezőgazdasági szennyezés ellenőrzését meg kell valósítani, meg kell előzni a talajszennyezést és a talajerózió kialakulását. Valósuljon meg

<sup>65</sup> A környezetvédelem Kínában politikai szempontból a „kényesebb” kérdések közé tartozik, ezért a környezettel kapcsolatos adatokat – a gazdaság-statisztikai adatokhoz hasonlóan – körültekintően kell kezelni (JORDÁN GY. 2009).

a bioélelmiszerek termelésének indítása a tervezési időszakban! Minjang folyó mentén található vízbázis és vízvédelmi zónákból eltelepítendőek a nagytestű haszonállat- és baromfitenyésztési telepek. A turisztikai ágazatot környezetkímélő (zöld) turizmussá kívánatos fejleszteni (a megyében gyakorlatilag nincs turizmus, és ami van, az is gyér, „buszos” belföldi turizmus szoros hatósági kontroll mellett). A zöld turizmus számára vonzó mezőgazdaságot kell kialakítani. Utazási útvonalak tervezésére van szükség, a természeti, kulturális, és „kézműves értékek” megközelíthetőségére. Ezekkel összhangban lévő kereskedelemi, turisztikai, agroturisztikai, üdülő és szórakozási beruházásokat ösztönözni szükséges. Felmérést kell készíteni arról, hogy Minhou megyét miként lehetne fejleszteni, hogy a rá jellemző mezőgazdasági termékei alapján agroturisztikai és ökoturisztikai célponttá váljon. A termelési ágazat fejlesztési céljaihoz tartozó mutatókat összegzi a 22. táblázat. A megyei GDP-adat nem volt elérhető 2010. évre, így csak a környezetvédelmi fejlesztések tervezett növeléséről ad tájékoztatást a táblázat. A környezetterhelési határértékek is a „funkcionális térségekben alkalmazható határértékeket” adja meg, már ahol ezt számszerűsítették, vagy csak annyi a fejlesztési cél megadása, hogy „a fő szennyezőanyagok kibocsátása nem haladja meg a nemzeti kvótát”. A fejlesztési célok megfogalmazása és a táblázatban megjelenők között vannak ellentmondások. A táblázat szerint ugyanis már 2010-ben 100 százalékos volt az ipari szilárd hulladék lerakása, míg a célok megfogalmazásában a környezetvédelmi regisztrációs rendszer létrehozásáról született javaslat, hogy a keletkező az ipari szilárd hulladékok mennyiségéről legyenek adatok. Ha a keletkező hulladék fajtájáról és mennyiségéről sincs adat, akkor az biztos, hogy azt 100 százalékban szakszerűtlenül rakják le, égetik el, és az is lehet, hogy egy része a felszíni vízbázisokba kerül ellenőrizetlenül. A munka során törekvés volt arra, hogy a kínai kollégák konkrét adatokat és válaszokat nyújtsanak a fejlesztésekről. Ez egy nagyon nehezen kezelhető probléma volt mindenki számára. Így a célok leírásában a zöld turizmus fejlesztése is megfogalmazódott, de a 22. táblázatban sem szerepel már, és a fejlesztési koncepció további részeiben sem jelenik meg sehol.

## Település

A települések fejlesztési céljai gyakorlatilag csak a városokra vonatkoznak. Általános célként a városi lakókörnyezet

környezetvédelme és a közszolgáltatások javítása fogalmazódik meg a programban. Ezt az alábbi részcélok megvalósításával kívánja elérni a megye. Szükségessé vált a lakóövezetekben lévő ipari vállalkozások áthelyezése. Minhou megye vizekben gazdag a monszunesőknek köszönhetően. A megye ivóvízbázisai folyóik parti zónáiban vannak, ezért a folyóknak és azok partjainak fokozott védelmi javítását tűzi ki célként a koncepció. Ez azért szükséges, mert a folyó menti városokban a hulladék elhelyezésére szolgáló létesítmények a vízbázis védelmi zónákban vannak. Célként ki kell tűzni, hogy bevezetésre kerüljön a hulladék vízbe dobásának szigorú tilalma. Kínában – az egyes területeken mutatkozó javulás ellenére – a megfelelő minőségű víz biztosítása is kritikus probléma. A kezeletlen víz és a szennyvíz leginkább a szegény rétegek és az elmaradott térségek számára okoz nehézséget és egészségügyi problémát (POMÁZI I. 2009). A vizsgált megye bár a gazdaságilag fejlett területekhez tartozik Kínában, itt még 2010-ben is problémát jelentetett a falusi és részben a városi lakosság vezetékes ivóvízzel történő ellátása.<sup>66</sup> A koncepció előírja, hogy a kormány által megalapított ivóvízminőségre vonatkozó szabványok betartása szükséges a megyében. A központosított ivóvízbázisokat és csak a városok ivóvíz minőségét ellenőrzik, de csak kémiai vízminőség-vizsgálatok vannak, bakteriológiai minősítés hiányos vagy nincs. A megyében ivóvíz alatt nem ugyanazt értik, mint Magyarországon. Ők csak forralva és forrón isszák a vizet akár teaként vagy forrásban lévő vízként. Kialakult hagyomány, az ivóvíz bakteriális fertőzöttsége miatt. Éttermeikben vizet nem kérnek csak teát. Felmerül a kérdés, hogy bakteriológiai ivóvízminősítés bele tartozik-e az ivóvízminőségbe? Az ivóvíz védelme érdekében bázisaik területén környezeti monitoring információs rendszer létrehozása lenne a megfelelő megoldás. Kérdés az, hogy erre mikor kerülhet sor a jelenlegi fejlesztések elmaradottságai miatt? Erre mutat rá az a tény is, hogy a környezetgazdálkodás javítása érdekében a városokban standard mosóhelyeket építenek ki. A városi lakosság

66 Ezzel a ténnyel ellentmondanak azon adatok (23. táblázat), amelyek azt mutatják, hogy a központosított vízbázisokból gyűjtött megfelelő minőségű városi ivóvíz aránya 100 százalék, a falvaké pedig 88,2 százalék. Az ellentmondás abban rejlik, hogy Kínában központi utasítás alapján készülnek a tervek. Azoknak pedig a valós adatok nem tudnak megfelelni. Ezért szükséges a statisztikai adatokat az elvárásokhoz igazítani.

jelentős része egy nyitott, de tetővel ellátott, több csappal rendelkező, közös mosóhelyeket használ. Cél, hogy a vidéki területeken mosó helyiségek javításra kerüljenek. Sok vidéki településen még ma is a vízfolyásokban mosnak az emberek (87. ábra).



87. ábra: Mosás vidéken  
*Forrás: a szerző saját felvétele*

Kínában vízellátással és szennyvízkezeléssel foglalkozó vállalatokat is létrehoztak. A közgazdasági eszközöket a „szennyező fizet” és a „használó fizet” elvek következetesebb figyelembe vételével alkalmazzák a vízgazdálkodásban (vízdíj, vízszennyezési díj, vízkészlet-használati díj), jóllehet ezek mértéke nagyon alacsony (POMÁZI I. 2009). Ezzel szemben a megyében a csatornázottság kiépítettsége falvakból teljesen hiányzik és a városokban a szegény negyedekben sincs még. A szennyvízkezelés pedig nincs megoldva. (A gazdag városi negyedekben a lakosság egy része mosógéppel rendelkezik. A mosógépet a teraszokon használják, mert a mosás szennyvizét csapadékelvezetőkbe vezetik.) Az összegyűjtésre került kommunális szennyvizet vízfolyásokba vezetik közvetlenül, és nem csak a kommunális, hanem az ipari és mezőgazdasági szennyvizeket is. Néhány városban a szennyvíz fizikai tisztítását részben ellátják. Például



Fucsou városának (lakossága 7,5 millió fő) egy szennyvíztisztító telepe volt 2010-ben. Ezért cél a szennyvíztisztító telepek és szennyvízelvezető csatornahálózatok építése (23. táblázat), továbbá a városok utcai csapadékvíz elvezető rendszereinek bővítése, illetve kiépítésének felgyorsítása.

A Kínában keletkezett települési hulladék mintegy 50 százaléka még napjainkban is ártalmatlanításra vár, vagy ellenőrizetlen módon kerül lerakásra. Komoly egészségi és környezeti kockázatot jelent a városok körül a hulladékok illegális felhalmozása (POMÁZI I. 2009). Minhou megye fő hulladékgazdálkodási célja, hogy 2020-ra a hulladék kockázatmentes, gyorsabb feldolgozását megvalósítsa. (Sajnos a jelenlegi gyakorlat még az, hogy az összegyűjtött hulladékot beletolják a folyóba, hiszen ezért építették a hulladéktárolókat a vízfolyás ártéri medrébe.) A modern, nem szennyező hulladékszállítási szolgáltatások kialakítását és hulladékátrakó létesítmények építését gyorsítani szükséges. A hulladékégetők építése környezetvédelmi szempontból fontos, de biztosítani kell, hogy a hulladékégető füstgáz kibocsátása megfeleljen a „funkcionális térségekben alkalmazandó környezetvédelmi szabványoknak”. Az egészségügyi hulladékok környezetileg elvárható legjobb kezelése az égetés, amely a megfelelően kiépített hulladékégetőkben kell, hogy történjen és a veszélyes hulladékokat pedig külön, veszélyes hulladékgyűjtő és tároló telepeken kell kezelni (23. táblázat).

Fontos cél a városok levegőminőségének javítása, hogy megfeleljen a környezetvédelmi követelményeknek, és ne lépje túl az ellenőrzési határértékeket. „Fucsou városa a rossz levegőminőségű kínai nagyvárosok (Minhou megye területileg a város nyugati részéhez kapcsolódik) közül is kiemelkedik, mert ott 2015-ben 344 olyan nap volt, amikor a levegő minősége nem volt kiváló”. Erről részletesebben lásd még jelen kötet III.3. Az Új Selyemút kialakítása és annak környezeti hatásai Kínában – fókuszban a légszennyezés okozta externáliák és azok közgazdasági értékelési lehetőségei című fejezetét (MARJAINÉ SZERÉNYI ZS. 2017). A tervezés célja szerint a megyében a kén-dioxid és korom kibocsátása csökkentendő (22. táblázat). A zöld energia fejlesztése és az energiasztruktúra javítása szükséges, ami alatt a városi gázellátási ráta növelése a cél.

A városok levegőminőség-ellenőrzésének hatékonysága növelendő a megyében, különös tekintettel a lebegő porterhelésre. Az ellenőrzések biztosítása érdekében megyei környezetszennyezés-kontroll tervet

kell készíteni. A közlekedési jármű csere programban a régi elavult tehergépjármű park és a buszok állományát, a kétütemű motorkerékpárok tömegét le kell cserélni. A személygépkocsik száma még alacsony, többségükben új kínai típusú.<sup>67</sup> Utak mentén zajcsökkentő fásítások telepítése, a kereskedelmi központokban és a megyei és városi utak mellett 3–5 méter szélességben (88. ábra), az újonnan épült, felújított, bővített gyorsforgalmi utak mindkét oldalán 10–20 méter, vasutak, autópályák és országutak mellett pedig 20–30 méter széles sávban létrehozandó.



88. ábra: Városi út menti fásítás

Forrás: a szerző saját felvétele

Zöldfelületű pufferzónákat kívánatos lenne kialakítani az ipari parkok és lakóterületek között, valamint zöld folyosókat létrehozni a folyók mellett és az utcák mindkét oldalán az életkörülmények és életminőség javítása érdekében. Városi zöldfelületek növelését és minőségjavítását minél gyorsabban meg kell oldani. „Városi erdők” telepítésére van szükség,

<sup>67</sup> A megye városaiban sosincs az Európában megszokott közlekedési dugó és nem csak az úthálózat kiépítettsége miatt nincs, hanem mert alakosságnak csak szűk rétege rendelkezik személyautóval. Ők is többségében a 25–45 éves férfi lakosság. Női sofőrrel ritkán, szinte soha nem lehet találkozni.

hogyan az egy főre jutó zöldterület aránya a városokban 2015-re elérje a 13 m<sup>2</sup>/főt (23. táblázat), illetve 2020-ra a 14 m<sup>2</sup>/fő értéket.

mutató-kategória		egység	kiindulási év 2010	1. időtartam (2011–2015)	2. időtartam (2016–2020)
települési környezet-védelem	szociális fejlődés	természetes népesség-növekedési ráta	%	3.5	nemzeti vagy helyi politikáknak megfelelően
	központosított vízbázisokból gyűjtött megfelelő minőségű városi ivóvíz aránya	%	100	100	
	falvak megfelelő minőségű ivóvízeinek aránya	%	88.2	100	
	központosított városi kommunális szennyvízkezelés arány	%	76.8	>=80<	100
	kommunális hulladékkezelés aránya	%	100	100	
	levegőminőség	megfelel a funkcionális térségekben alkalmazandó előírásoknak			
	fő légszennyezők kibocsátási értékei	nem haladja meg a nemzeti kvótát			
	kén-dioxid (SO <sub>2</sub> )	mg/m <sup>3</sup>	0,8	<0,45	<0,45
	zajszinterterhelés		megfelel a funkcionális térségekben alkalmazandó előírásoknak		
	egy főre jutó városi zöldfelület	m <sup>2</sup>	12.4	>=13	>=14

23. táblázat: A nemzeti környezettudatos Minhou megye településfejlesztési céljai  
Adatforrás: Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University  
2010

## Ökológiai biztonság<sup>68</sup>

A természeti katasztrófák által veszélyeztetett érzékeny területek, mint a földrengéssel, földcsuszamlással, víz- és talajerózióval, az elsivatagosodással érintett területek átfogó kezelésére az ökológiai kockázat csökkentése érdekében, helyi adottságoknak megfelelő ökológiai szempontú rehabilitáció megvalósítása fontos cél a megye termőtalajainak védelme érdekében. Az ökológiai rendeltetésű rehabilitáció során a roncsolt területek fásítására van szükség, különös tekintettel a meredek lejtős területeken (89. ábra).



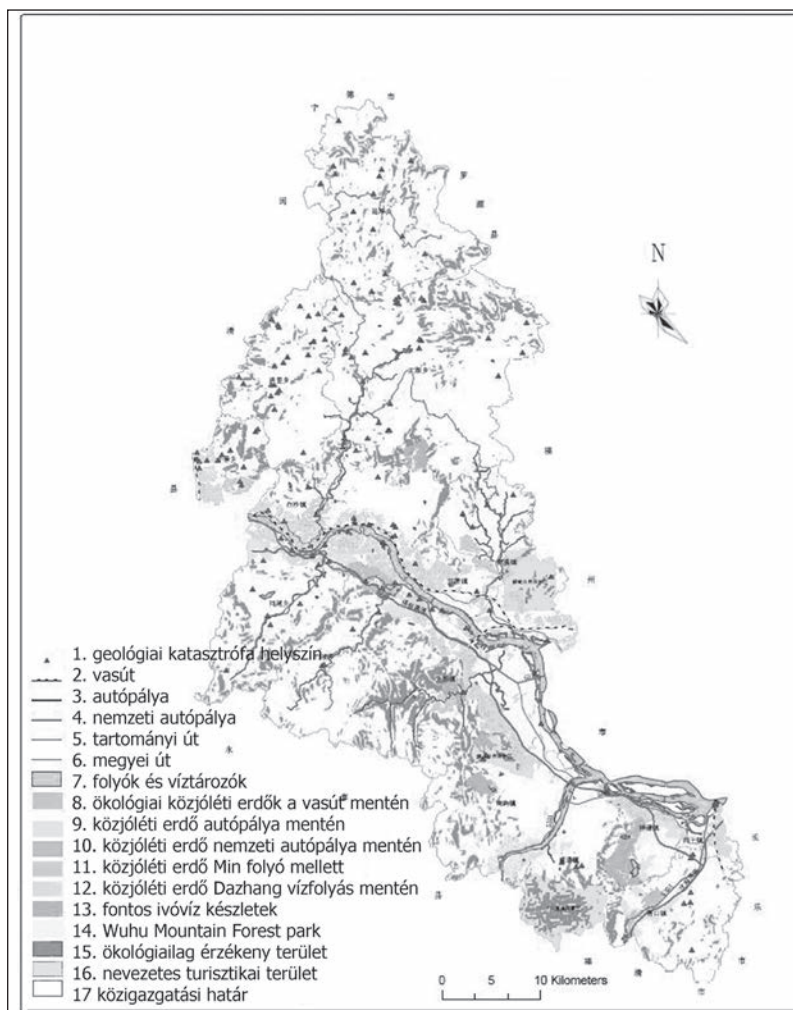
89. ábra: Erodált terület fásítása

*Forrás: a szerző saját felvétele*

Ezzel csökkenthető a földcsuszamlások veszélye, a talajerózió, a talajdegradáció és az elsivatagosodás mértéke is. Ezek az érzékeny területek különleges védelmet igényelnek, így „tiltott területek”, vagyis zárt, nem látogatható zónák (90. ábra).

---

<sup>68</sup> Kormányzati előírás szerint a terv „Ökológiai biztonság”-ot kell, hogy tervezzen. Ez alatt a gazdaság optimalizálását, a jólét prioritását, és a fejlődés (csak gazdasági fejlődés) koordinálását értik.



90. ábra: Az ökológiai biztonság Minhou megyében

Forrás: Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University 2010

Az ökológiai vízminőség védelme érdekében véderdőket kell telepíteni, amelyek a nagyközönség előtt nyitva állnak majd (24. táblázat). A területfejlesztés további célja a természet regenerálódásának elősegítése, a természeti értékek, biológiai sokféleség megőrzése és a táj védelme. Célterületei a természetvédelmi területek, a Piton védelmi terület, a Qishan Forest Park, az Öt Tigris Mountain Forest Park és a Tizennyolc Patak Tájpark (24. táblázat). A magas, 25,4

százalékos védett természeti területek aránya nem azt jelenti, hogy ilyen magas szintű a megye természetvédelme. Területét főként magas hegyvidék jellemzi, ezért azokat a területeket, amelyeket nehéz megközelíteni, vagy nem gazdaságos a terület nem természetvédelmi célú hasznosítása, védetté nyilvánítják, és mint turisztikai desztinációt akarják hasznosítani. Kínában mások a természetvédelmi kategóriák is, mint Magyarországon. Csak néhány kínai természetvédelmi területtípust sorolunk fel: az „Erdei Ökoszisztéma Park”, „Vadon Ökoszisztéma Park”. Másrésről a védett területek használatának szabályozásai is eltérnek a magyar szabályzásoktól. Megjegyezzük, hogy a szabályozás alatt a kínai megyében gyakorlatilag a tiltást értik. Sajnos a korrupció ezeket a természet védelmében tett tiltásokat sok esetben felülírja.

mutató-kategória		egység	kiindulási év 2010	1. időtartam (2011–2015)	2. időtartam (2016–2020)
ökológiai biztonság	erdőterületek aránya	%	56.9	$\geq 59$	$\geq 60$
	a védett területek az összterülethez viszonyított aránya	%	25.4	$\geq 26$	$\geq 26$
	a természetes folyó vízminősége		megfelel a funkcionális térségekben alkalmazandó előírásoknak a tartományi ellenőrzött területen a természetes folyó víz minősége nem romlik		

24. táblázat: A Nemzeti környezettudatos Minhou megye ökológiai biztonság tervezési céljai

Adatforrás: Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University 2010

## A megvalósítás kontrolja

### SWOT-elemzés

<b>erősségek</b>	<b>gyengeségek</b>
bőséges vízkészletek	kiterjedt meredek lejtésű területek
ásványi anyagok bősége	geológiai katasztrófák gyakorisága
gazdag természeti–kulturális adottságok	felszíni bányászat
ipari termelés a fejlődés hajtóereje	ökológiai degradálódás
gépkocsik száma még alacsony, többségük kínai gyártású	felszíni vizek, levegő és talaj elszennyezése
hagyományos feldolgozó ipar erős jelenléte	nagy kiterjedésűek a savas esővel sújtott területek
magas a munkaképes lakosság száma, alacsony bérvárákozás	mezőgazdaságban kontrolálatlan és nagymennyiségű műtrágya és növényvédőszer felhasználása
városi lakosság életszínvonalának emelkedése	szétszórt szerkezetű és elavult ipar
felsőoktatás fejlődése	szennyezőanyag-kibocsátás ellenőrizetlen
	elavult, elhasználódott haszongépjármű park
	városi közösségi közlekedés fejletlen
	falusi népesség elvándorlása a városok peremére
	szakképzett munkaerőhiány
	turizmus hiánya
<b>lehetőségek</b>	<b>veszélyek</b>
környezetszennyezés kontroll terv megvalósítása	voluntarizmus erőltetése
iparszerkezet átalakítása, tisztább és energiahatékonyabb technológiák alkalmazása	gazdaság szénfüggősége
regisztrációs rendszer létrehozása az ipari szilárd hulladékok lejelentésére, szállítására és kezelésére	átláthatóvá teszi a termelést; környezetvédelmi kiadások és a munkavédelmi kiadások megnövelik a termékek árát
hulladéktárolók, intenzív állattartó telepek áthelyezése a vízbázis védelmi zónákból	áttelepítés és rekultivációs költségek fedezése



szennyvízelvezetés és kezelés kiépítése városokban és falvakban	tervezett változtatások finanszírozhatósága
új hulladéktárolók, hulladékegetők építése, légszennyezőanyag-kibocsátás csökkentésével	kormányzat gazdaságpolitikai döntésétől függ
alternatív energiatermelés fejlesztése	szénbányászat és kereskedelem veszteségei
tehergépjármű és közösségi közlekedési busz járműpark cseréje	szállítmányozás költségei növekednek; lakosság pénztelensége
talajerózióval sújtott területek fásítása	monszunesők és talajcsuszamlások gyakran megsemmisítik a fásításokat
vidéki, falusi turizmus fejlesztése	alacsony a falvakhoz vezető utak kiépítettsége

25. táblázat: A stratégiai elemzés eredményei

*Forrás: a szerző összeállítása*

A gazdaság- és területfejlesztési célok megvalósításának lehetőségét meghatározza a kínai kormány központi tervezése. Az ellenőrzések és a jogszabályok végrehajtásának gyengeségei csökkentik a szakterületi politikák megvalósításának hatékonyságát, különösen a veszélyes hulladékok szállítása, az erdei termékek, a veszélyeztetett fajok és az ózonkárosító vegyi anyagok illegális kereskedelme területén. A kormánynak jelentős erőfeszítéseket kell tennie a jövőben, hogy a kínai vállalatok környezetvédelmi tevékenysége javuljon az érzékeny szektorokban (bányászat, erdőgazdálkodás stb.) (POMÁZI I. 2009).

Minhou megyében létrehoztak egy vezető csoportot, amely a környezettudatos terület- és gazdaságfejlesztéssel foglalkozik. Tagjai a megyei vezető és helyettes vezető, a tervhez kapcsolódó osztályok tisztviselői. Ez annak érdekében szükséges, hogy a „nemzeti ökológiai” megye építése működjön és a feladatokat hatékonyan végrehajtsák. A környezettudatos fejlesztés vezetését meg kell erősíteni, és a tervet végre kell hajtani. A megye környezettudatos fejlesztése érdekében növelni kell az együttműködést a Párt Állandó Bizottságának vezetése, a Kormány és az Országos Népi Gyűlés között, továbbá feltétlenül szükséges az egész társadalom támogatására. Erősíteni kell a szakpolitikai iránymutatást, teljes mértékben végre kell hajtani a kormányzati szabályozást és ellenőrzést. A szakpolitikai innováció megvalósításához a pénzügyi, banki és adópolitika teljes mértékben el kell, hogy fogadja és támogassa a fejlesztési tervet. A

politikai támogatás jórészt a gazdaságpolitika ösztönzésében, szakpolitikai támogatásokban, adószabályozásban és ökológiai kompenzációkban, a környezettudatos iparban tükröződik majd. A terv megvalósításához a befektetéseket ösztönözni szükséges, és diverzifikált befektetési és finanszírozási csatornákat kell kialakítani. A piaccal összhangban lévő környezettudatos fejlesztési projekteket így lehet megvalósítani. A fejlesztési terv kormányzati útmutatással és piacorientált új finanszírozók bevonásával valósítható meg. A program sikerességének feltétele az együttműködési alapok bővítése a piacon, a nemzetközi és hazai kapcsolatok erősítése, nemzetközi szervezetek, projekt hitelek aktív keresése, és az, hogy a városok a környezetvédelmi fejlesztési projektekre pályázzanak. Társadalom támogatásához a kultúra erősítésére van szükség, amelynek központjában a többszörös és sokrétű, mindenki számára hozzáférhető oktatás áll.

A megyei szintű ellenőrzések és a jogszabályok végrehajtásának gyengeségei csökkentik a környezetvédelmi szakterületi politikák megvalósításának hatékonyságát különösen a felszíni vizek, a levegő és talaj szennyezésének mérséklésében, a mezőgazdaság kontrolálatlan és nagymennyiségű műtrágya- és növényvédőszer-felhasználásának ellenőrzésében, a szilárd és folyékony hulladékok kezelésében, az ökológiai degradálódás megállításában, a falusi népesség városok peremére irányuló elvándorlásának mérséklésében és a szakképzett munkaerőhiány csökkentésében. Kérdés, hogy a megyei kormánynak lesz-e elegendő akarata és ereje jelentős erőfeszítéseket tennie a jövőben arra, hogy a kínai vállalatok környezetvédelmi tevékenysége javuljon a szétszóró szerkezetű és elavult ipar átalakításával, az átlátható termelés kialakításával, amik a környezetvédelmi beruházások és a munkavédelmi kiadások révén megnövelik a termékek árát. Vagy, hogy a megye gazdaságának szénfüggőségét mérsékelje, amivel a savas esővel sújtott területek kiterjedtsége csökkenne, viszont nehezíti a megvalósíthatóságot az a tény, hogy ezzel a szénbányászat és szénkereskedelem veszteségeket szenved el. Elegendő lesz-e az akarat és az erő a felszíni bányászat roncsolt területeinek rekultivációjára, az erodált, meredek lejtésű területek fásításaira, amelyeket a monszunesők és talajcsuszamlások gyakran megsemmisítenek, a városi közösségi közlekedés fejlesztésére, és a falvakhoz vezető utak kiépítésére, fenntartására, a turizmus fejlesztésére? A megyében a voluntarizmus erőltetése hogyan tudja a „Környezettudatos civilizáció – harmonikus megye” jövőképet megvalósítani 2020-ig?

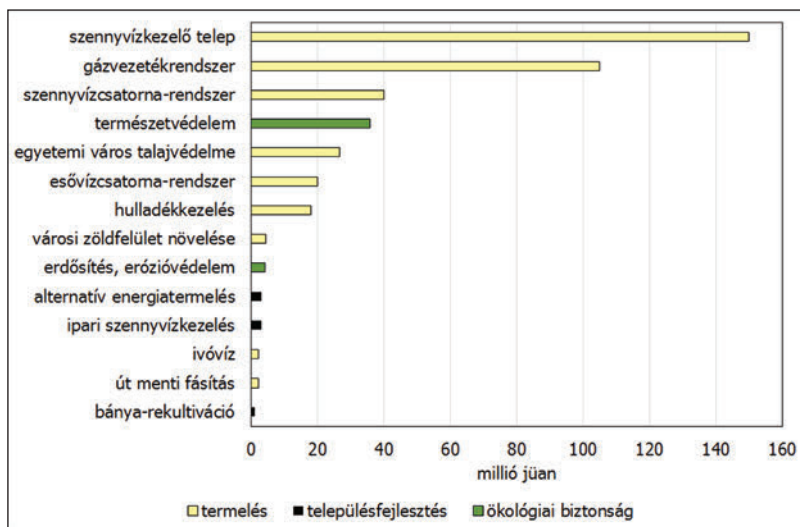
## Az anyagi háttér biztosításának terve 2011–2015. között

A megyei terület- és gazdaságfejlesztési koncepció első időciklusában a beruházásokra szánt összegeit mutatja a 26. táblázat. Az adatok csak reprezentatív értékek, mert a mértékegységek, és a mennyiségi adatok is hiányosak (sajnos ilyen problémával gyakran szembesültünk Kínában kutatási munkánk során). A fejlesztésekre fordított összegek alapján diagramot készítettünk, amely szemlélteti a kínai megyei vezetés fontossági sorrendjét a környezetfejlesztésben (91. ábra).

	projekt	beruházás (1 millió jüan)	mennyiség	egység
ter	szennyvízkezelő telep	150,00	100 000	km <sup>3</sup> /nap
ter	gázvezetékrendszer	105,00	2 274 000	m <sup>3</sup> /nap
ter	szennyvízcsatorna-rendszer	40,00	15	km <sup>2</sup>
öko	természetvédelem	35,73	4 125	ha
ter	egyetemi város talajvédelme	26,54	1 327	ha
ter	esővízcsatorna-rendszer	20,00	10	km <sup>2</sup>
ter	hulladékkezelés	18,00	–	–
ter	városi zöldfelület növelése	4,46	2 232	ha
öko	erdősítés, erózióvédelem	4,04	2 023	ha
tel	alternatív energiatermelés	3,00	–	–
tel	ipari szennyvízkezelés	3,00	2 000	t/nap
ter	ivóvíz	2,00	–	–
ter	út menti fásítás	2,00	–	–
tel	bánya-rekultiváció	1,00	100	ha
	összesen	41 477,00		

26. táblázat: A megye környezetfejlesztési beruházásaira fordított összeg, 2011–2015.  
(Rövidítések: ter = termelés, tel = településfejlesztés, öko = ökológiai biztonság)

Adatforrás: Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University  
2010



91. ábra: A megye környezetfejlesztési beruházásaira fordított összeg, 2011–2015.  
Adatforrás: Environmental Science Research Institute of Fujian Normal University  
2010

A legnagyobb beruházási összeget a szennyvízkezelő telepek építésére fordították. Úgy gondoljuk, hogy ez csak a városi szennyvízkezelésre vonatkozik, mert sok faluban még a vezetékes ivóvíz ellátás kiépítettsége is fejlesztésre szorul. (Az erre szánt összeg a sorrend legvégén látható „ivóvíz” megnevezéssel.) A második legnagyobb összeg a gázvezeték rendszer fejlesztése, amely a városi „zöld energia” program keretében valósult meg, remélhetően javítja a megye városainak levegőminőségét, vagy legalább is kompenzálja az öt év alatt megnövekedett városi közúti forgalom légszennyező hatását. Harmadik helyen a szennyvízcsatorna kiépítése van, de már harmad akkora csak a ráfordított összeg. Ennek az lehet a magyarázata, hogy a városok jobb módú negyedeiben a csatornahálózatok az új épületek felhúzásakor megépültek már, és elvezették a szennyvizet, csak a tisztító telepek még nem épültek meg hozzá (92. ábra).

A természetvédelmi beruházások negyedik helye meglepőnek tűnik magyar szemmel. A vízfolyások menti ártéri fásítások, az ipari övezetek körüli védőfásítások és a városok sétáló erdei is ide tartoznak. Az erdő bármilyen származású, összetételű és rendeltetésű, a megyében természetvédelem alatt áll. Meglepő módon a beruházásokra szánt

összegek sorrendjében az egyetemi város talajvédelme következik. A ráfordítási összeg azért magas, ide tartoznak az egyetem új kampuszának a talaj védelme érdekében megvalósított földmunkálatai, tereprendezése, köztereinek kialakítása, fásításai stb. A hulladékkezelés fejlesztésére szánt összeg meglepően alacsony a többi fejlesztendő területhez képest. Sajnos ez a hulladékgazdálkodás átláthatóságának hiánya miatt van, ellenkező esetben ez ugyanis lassítaná a megye ipari termelésének növekedését. Az esővíz elvezetésére szánt összegek a sor végén vannak. (Megfigyelhető, hogy így is, úgy is hatalmas gond a városokban a monszun esőzések során lehulló intenzív nagymennyiségű csapadék.)



92. ábra: Jómódú városi negyed

*Forrás: a szerző saját felvétele*

A megye gazdaságfejlesztési tervében (26. táblázat; 91. ábra) a termelésre megfogalmazott célokból csupán az ipari szennyvízkezelésre és az alternatív energiatermelésre fordítanak pénzt a terv szerint. Az ipari szennyvízkezelés a vízfolyások tehermentesítése miatt szükséges, a lakossági ivóvízellátás biztosításáért. Ez most egy kínai központi politikai döntés, hogy mindenki számára ivóvizet tudjanak biztosítani. Az alternatív energiatermelés pedig az ipari gázenergia felhasználást

jelenti számukra. Pozitív a szénelapú gazdaság átalakítására való törekvés. Érdekes lehetne ennek az átalakításnak a pozitív és a negatív externáliáit feltárni és elemezni. Az is érdekes kérdés, hogy a megye honnan szállítja a gázt. Az ipari termelés hulladékkezelése és az ártalmatlanítás nem jelenik meg a költségek között, sajnos még a veszélyes hulladékokra vonatkozóan sem. A bánya rekultivációkra viszont költenek, hiszen a gyakori földcsuszamlások rákényszerítik őket.

A táblázat adataiból és a diagramon (26. táblázat; 91. ábra) látható sorrendből kitűnik, hogy a településfejlesztésre szánt összegek csak a városok fejlesztését szolgálják. Az ökológiai biztonság fejlesztésénél a természetvédelemre szánt kiemelkedő tételből már a megye környezetfejlesztési beruházásaira 2011–2015. között fordított összeg diagramjának elemzésénél írtunk. Az erózióvédelmi erdősítésekre fordított tételek oka a földcsuszamlások és az elsivatagosodás mértékének csökkentése.

## Összegzés

A tervezett terület- és gazdaságfejlesztési célok megvalósításai, mint a környezetszennyezési kontroll terve, az iparszerkezet átalakítása, a tisztább és energiahatékonyabb technológiák alkalmazása, a szennyvízelvezetés és -kezelés kiépítése a városokban és a falvakban, az új hulladéktárolók, hulladékégetők építése, a légszennyezőanyag-kibocsátás csökkentése, az alternatív energiatermelés fejlesztése, tehergépjármű és közösségi közlekedési buszjárműpark cseréje, a talajerózióval sújtott területek fásítása, valamint a turizmus fejlesztése hatalmas kiadással járnak. Ezt a gazdasági teljesítmény folyamatos növelésével nehéz összeegyeztetni. Erőltetett ütem jellemzi jelenleg a kínai gazdaságot. A mennyiségi termelés jellemző ma a vizsgált megyében is, amihez a költségek alacsony szinten tartása miatt nem tudják finanszírozni a környezetvédelmi beruházásokat. A gazdaságfejlesztéseket a „fenntartható fejlődés” érdekében meg kellene tenni.<sup>69</sup> A megvizsgált kínai terület- és gazdaságfejlesztési koncepciónak igaza van abban, hogy a felvázolt irányba kell a megyének is menni, de a fejlődési szakaszokat még a kínaiak sem

<sup>69</sup> A kínai területfejlesztési koncepció megfogalmazását idézve: „Fenntartható fejlődés a gazdaság optimalizálása, ahol a megélhetés az első helyen szerepel, és a fejlesztést a tudományos tervezés szükséges, hogy koordinálja.”

tudják átugrani. Kínai professzor barátunkat idézve "Először a pénz és utána a környezetvédelem."

Mire számíthatunk Kína részéről a minket érintő projektek és beruházások megvalósítása során? Ehhez minél több magyar és kínai személyes kapcsolat kiépítésére és a kutatási kooperációk kialakítására van szükség. Személyes kapcsolatokon, kutatási projekteken keresztül tudunk csak további ismeretekhez jutni, hogy amit Kína kifelé kommunikál, mennyire azonos a valós intézkedéseikkel.

Vannak dimenzióbeli különbségek, amelyek felhívták a figyelmünket a kínai és a magyar gondolkodás eltéréseire. Ugyanolyan egzotikus Magyarország a kínaiaknak, mint a magyaroknak Kína. Amiről a helyi, kínai üzletember nem tud, azzal nem tervez kapcsolatot. Egy kezdeti lépést jelenthet Magyarország megismertetése Kínában kutatási kooperációk segítségével. A kínai üzletemberek nem tudják, mi Magyarországon mire vagyunk képesek, ezért ma a leghatékonyabb befektetés Kínában hazánk megismertetése. Egymás megismerése nélkül nem tudjuk az Új Selyemút kiépítésének előnyeiben való részvételt kiaknázni.

A partner megismerése magyar oldalról is fontos. Még egy kínai terület- és gazdaságfejlesztési koncepció módszertani elemzésén keresztül közelebb jutottunk a kínai társadalom környezethez való viszonyulásának megismeréséhez. Így megtapasztaltuk, hogy egy fejlett kínai megye fejlesztési tervében milyen törekvések vannak a „fenntartható fejlődés” megvalósítására, és hogy az erőltetett ütemű gazdaságfejlesztés milyen valós és reális lehetőségeket tud ehhez adni.

## **Irodalomjegyzék**

- ENYEDI GY. 2007: A kínai város. – *Tér és Társadalom* 21 (4): pp. 1–20.
- FUZHOU ENVIRONMENTAL SCIENCE RESEARCH INSTITUTE 2003: The cover of the material is translated as Ecological Function Division of Minhou County. – Environment Protection Bureau of Minhou County
- GOMBÁS K. – VÉGSŐ F. 2015: Comparative analysis of landuse in selected model areas in Fujian Province and in Hungary. – In: JANCSÓ T. – ENGLER P. (eds.): Integrated geo-spatial information technology and its application to resource and environmental management towards GEOSS: IGIT, pp. 99–106.



- JORDÁN GY. 2009: A kínai statisztika megbízhatóságáról. – Statisztikai Szemle 87 (1): pp. 63–82.
- KATONA J. 2011: Remotesensing and landcover systems as effective means of decision-making processes. – University of West Hungary, Faculty of Geoinformatics, IGIT Project (PIRSSES – GA-2009-247608)
- MARJAINÉ SZERÉNYI ZS. 2017: Az Új Selyemút kialakítása és annak környezeti hatásai Kínában – fókuszban a légszennyezés okozta externáliák és azok közgazdasági értékelési lehetőségei. – In: PÉTI M. (szerk.): Az Új Selyemút Gazdasági Övezet földrajzi és geostratégiai dimenziói. – Budapest: BCE Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, pp. 285–331.
- POMÁZI I. 2009: Kína környezetvédelmi problémái, környezetpolitikája és intézményrendszere. – Statisztikai Szemle 87 (4)
- SOIL FERTILIZER STATION OF AGRICULTURE BUREAU OF MINHOU COUNTY 2006: Investigation and Evaluation of soil fertility of cultivated land in Minhou County. – Filed quick – responded and Soil Fertilizer Technology Station in Fujian Province
- WERŐNÉ W. M. 2011: Remotesensing. – University syllabus. – University of West Hungary
- WU, P. – CHEN, J. – CHEN, S. 2011: Applications of Spatial Association Rules in the Study of Relationship between Landuse and Terrian Features. – Fujian Normal University. – Journal of Subtropical Resources and Environment 4, pp. 64 – 69.
- ZHU, H. 1997: Sustainable development and land utilization. – Research center of Natural Resources, Fujian Teachers University, China Honkong Yearbook Press

Felhasznált kínai dokumentumok:

- A Fujian Tartományi Önkormányzat által kibocsátott, a városi – vidéki térségben létrehozandó környezetvédelmi projektekre vonatkozó dokumentum (2010–2012) 2010
- Egy a Fujian Tartományban, a Tajvan-szoros nyugati partján építendő Gazdasági Övezet támogatásáról szóló dokumentum
- Fujian Tartomány környezetvédelméről szóló rendeletek 2002
- Fujian tartomány Környezettudatos Építkezésére vonatkozó iránymutatás 2004

- Fujian Tartomány területi felosztása ökológiai funkciói alapján 2010
- Fujian Tartományban lévő vidéki térségekre vonatkozó Környezetvédelmi terv 2007
- Fujian Tartományi Önkormányzat által kibocsátott dokumentum az újra feldolgozó gazdaság felgyorsításáról
- Fuzhou Önkormányzat által kibocsátott terv a Fuzhou – ban építendő környezettudatos nagyváros, városokról és falvakról
- Fuzhou város környezetvédelemről szóló rendeletek 2001
- Kinai AGENDA XXI. 1994
- Kinai Erdészeti Törvény 1998
- Kinai Földhasználati Törvény (2004-ben felülvizsgált)
- Kinai Halászati Törvény (2004-ben felülvizsgált)
- Kinai Környezetvédelmi Törvény 1989
- Kinai Vadállatvédelmi Törvény (2004-ben felülvizsgált)
- Kinai Víz- és Talajvédelmi Törvény 1991
- Kinai Vízgazdálkodási Törvény 1988
- Környezettudatos Megye és Környezettudatos Város terv értékelése 2006
- Környezettudatos Megye, Környezettudatos Város és Környezettudatos Tartomány építési indexei 2008
- Minhou megyében építendő környezettudatos nagyvárosok, városokra és falvakra vonatkozó terv 2010
- Nemzeti Környezettudatos Környezetvédelmi Vázlatok 2000
- Nemzeti Környezetvédelmi Területre vonatkozó iránymutatás (1996–2050)
- Nemzeti terv a Környezettudatos Környezetvédelmi Építkezésért 1999
- Tajvan-szoros nyugati partján fejlesztendő városi agglomerációra vonatkozó terv (2008–2020)
- Vidéki környezetszennyezés megelőzésére és kezelésére vonatkozó iránymutatás (2007–2020)

### **III.5. Az ökológiai lábnyom mutató szerepe Kína XXI. századi fejlődésének megítélésében**

*„A jövőben nem értékelhetjük a politikai teljesítményt kizárólag a GDP növekedése alapján. Ehelyett, a jólét növekedésére, a társadalmi fejlődésre és az ökológiai állapot megőrzésére kell gondolnunk, amikor vezetőinket megítéljük”*

Hszi Csin-ping, a Kínai Népköztársaság elnöke

#### **Bevezetés**

A XXI. században, a gazdasági világválságból remélhetőleg lassan kilábalva egyértelműen látszik, hogy a GDP mint kizárólagos jóléti mutatószám egyeduralma leáldozóban van. A GDP-mutató érdemei mellett a jólét és a fejlődés mérésére Joseph E. Stiglitz és szerzőtársai (STIGLITZ, J. E. et al. 2009) szerint több szempontú, alternatív megközelítésre van szükség (KÖVES A. 2013), amely figyelembe veszi a fenntartható fejlődés (BRUNDTLAND, G. H. 1987) valamennyi területét, azaz a gazdasági növekedésnél általánosabb értelmű gazdasági fejlődés mellett a társadalmi és környezeti szempontokat is.

Ennek megfelelően Kína XXI. századi fejlődésének átfogó megítéléséhez a gyors gazdasági növekedés (SZÉKELY-DOBY A. 2014) és az impozáns GDP-növekedés mellett egyéb mutatókat is érdemes megvizsgálni. A cikk célja, hogy az ökológiai lábnyom (ecological footprint, a továbbiakban EF) mutatót (GFN 2005) segítségül hívva áttekintsük, hogy az elmúlt időszakban folyamatosan növekedő kínai gazdaság mennyire tekinthető fenntarthatónak (GÉBERT J. 2015) a környezeti szempontokat (természeti erőforrások felhasználása) is figyelembe véve.

A Global Footprint Network adatbázisa alapján 1961 és 2012 között a globális ökológiai lábnyom nagysága több mint 2,8-szeresére nőtt és a jelenlegi fogyasztási mintáink hosszú távú fenntarthatóságához 1,6 Földre lenne szükségünk (WWF 2016). Ugyanezen időszakban Kína ökológiai lábnyoma a világ átlagánál jelentősen nagyobb mértékben, több mint hétszeresére nőtt (GFN 2016a).

Kínán belül az egyes tartományok között nagy különbségek vannak az EF értékét illetően. Tanulmányunkban az ökológiai lábnyom, a biológiai kapacitás

és az ökológiai deficit kapcsolatát vizsgáljuk tartományi szinten arra a kérdésre keresve a választ, hogy ezeknek a mutatóknak a segítségével létre tudunk-e hozni homogén, azonos jellemzőkkel rendelkező tartománycsoportokat. Tanulmányunkban kitérünk az ökológiai lábnyom számításának módszereivel kapcsolatos problémákra (vagyis a mutató számlálójára), de megvizsgáljuk a gha/fő mértékegységben kifejezett mutatószám nevezőjében szereplő népesség számbavételi kérdéseit is. Hipotézisünk szerint az ökológiai lábnyom nagyságát az életvitel sajátosságai, az ország földrajzi és jövedelmi helyzete alapvetően meghatározza, ezért az egyes tartományok földrajzilag és jövedelmi szempontok szerint is jól definiáltak.

Ugyan a tanulmány fókuszában Kína, illetve a kínai ökológiai lábnyom alakulása áll, a téma globális, illetve magyarországi szempontból is fontos. Egyrészt Kína mint meghatározó kereskedelmi partner fejlődésének több szempontú értékelése a világ többi országa, így Magyarország számára is meghatározó, másrészt felhívja a figyelmet a gazdasági növekedés és a fejlődés közötti kapcsolat összetett, sokszor ellentmondásos jellegére.

A 2. fejezetben a kapcsolódó szakirodalmat tekintjük át (az EF mint alternatív jóléti mutató, az ökológiai lábnyom kínai általános és regionális tendenciái). A 3. fejezetben a regionális EF elemzés módszertannal foglalkozunk, míg a 4. fejezet az eredményeket tartalmazza. Az 5. fejezet a szakirodalmi elemzés és a számításaink alapján levont következtetéseinket foglalja össze.

## **Az ökológiai lábnyom szerepe Kína XXI. századi fejlődésének értékelésében – szakirodalmi áttekintés**

### *Az ökológiai lábnyom mint alternatív jóléti mutató szükségessége*

A GDP-t (bruttó hazai termék) átfogó fejlettségi mutatóként való alkalmazását már régóta számos kritika éri. Maga a mutató modern kori koncepciójának kidolgozója (KUZNETS, S. 1934) is óva intett attól, hogy a GDP-t általános jóléti mutatónak használjuk. A GDP e tekintetben megfogalmazott kritikáiról jó összefoglalót ad Kerekes Sándor, aki szerint a GDP (KEREKES S. 2007 pp. 59–60.):

- ⊕ nem tartalmazza a nem piaci tevékenységek értékét, pedig a társadalom jólétének szempontjából fontos termékek és szolgáltatások jelentős része így képződik;

- ⊕ nem foglalkozik a – bizonyos esetekben extrém – jövedelemelosztási különbségekkel (úgy is növekedhet az egy főre jutó GDP, hogy a társadalom jelentős része szegényebbé válik);
- ⊕ nem méri a tőkében bekövetkező változást (akár ember által létrehozott, akár természeti tőkejavak esetében);
- ⊕ a védekezési költségeket adott esetben helytelenül, haszonként veszi figyelembe (például a környezeti katasztrófák helyreállítási költségei növelik a GDP-t, holott nagy valószínűséggel csak csökkenteni tudjuk a társadalom veszteségeit);
- ⊕ figyelmen kívül hagyja a személyes életszínvonal és a szubjektív jóllét számos meghatározó tényezőjét (például a személyes biztonságot, a természeti környezet állapotát, az egészségügy vagy oktatás színvonalát).

A GDP továbbfejlesztésével, kiegészítésével, azaz alternatív jóléti mutatók kidolgozásával sokan próbálkoztak. Ilyenek például az ISEW (DALY, H. – COBB, J. 1989), a GPI (COBB, C. et al. 1995) vagy az egyszerűbb HDI (UNDP 2004), illetve a szubjektív jóllét mérésén alapuló fenntarthatósági indikátorok, mint például a Boldog Bolygó Index (Happy Planet Index, HPI) (MARKS, N. et al. 2006). Ezekkel szemben a leggyakrabban felrőtt kritika éppen az – ami a GDP nagy előnye –, hogy adatigényük nagy, számításuk nehézkes<sup>70</sup>.

Az eddigi tapasztalatok azt mutatják tehát, hogy nem létezik egyetlen, minden szempontból tökéletes jóléti indikátor, érdemes lehet tehát akár több, egymást kiegészítő jóléti mutatót vizsgálni. Ebben a rendszerben fontos szerepet tölthet be az általunk javasolt EF, amely a fenntarthatóságot az adott területen és időben felhasznált és megújuló természeti erőforrások viszonylatában értelmezi.

Az ökológiai lábnyom mutató egy adott közösség erőforrásigényét hasonlítja össze az adott terület időszaki megújuló képességével (biokapacitás). Mind az EF-t, mind a biokapacitást területegységben (általában globális ha-ban) kifejezve. Összetevői (GFN 2005; Kocsis T. 2010; CSUTORA M. 2011) a következők: I.) növénytermesztésre használt terület, II.) legelő terület, III.) halászati terület, IV.) erdőterület,

---

<sup>70</sup> Emellett elmondható, hogy a HPI egyik összetevője éppen az általunk is javasolt EF-mutató.

V.) szén-dioxid semlegesítő terület<sup>71</sup> és VI.) beépített terület. A mutató értelmezése egyszerű, az adott közösség életvitele fenntartható, ha az EF a biokapacitáson belül marad, míg hosszú távon fenntarthatatlan, ha meghaladja azt.

Az EF-mutatót számos országban és régióban használják „hivatalos” azaz a szakpolitika szempontjából releváns mutatóként<sup>72</sup>. Svájcban 2016 szeptemberében úttörő módon népszavazást tartottak arról, hogy jogilag kötelező érvényűen előírják-e, hogy 2050-re a svájci ökológiai lábnyom a biokapacitáson belül maradjon-e. A kezdeményezés ugyan elbukott – a résztvevők 36,4 százaléka támogatta csak – (SCHWEIZERISCHE BUNDESKANZLEI 2016) –, de a kezdeményezés így is rávilágít arra, hogy a mutató a hosszú távú stratégiai tervezésben is fontos szerepet tölt be.

Az EF-mutató alkotói a számítás kezdeteitől fogva több szinten alkalmazzák (REES, W. – WACKERNAGEL, M. 1996 pp. 223–248.). Globális számítása mellett országos, regionális, települési és egyéni EF-mutatót is használnak a fogyasztás területi igényének és a rendelkezésre álló biológiai kapacitásnak az összehasonlítására. A mutató elismertsége a különböző alkalmazási területeken nagymértékben eltér egymástól, míg a globális EF-et a „fenntarthatatlanság” legjobb mutatójának tartják (STIGLITZ, J. E. et al. 2009), a területi (spatial) alkalmazását több oldalról is kritika éri (BERGH VAN DER, J. – VERBRUGGEN H. 1999 pp. 61–72.; McDONALD, G. W. – PATTERSON, M. G. 2004 pp. 49–67.). Ennek oka viszonylag egyszerűen belátható, az ökológiai lábnyom egyes területekhez tartozó népesség fogyasztását fejezi ki földterületben. Ez a fogyasztás viszonylag jól mérhető a világ vagy kontinensnyi országok, területek (pl. Ausztrália, az Európai Unió vagy Kína) esetében. A módszertani problémák tartományi vagy városi szinten fokozódnak: az ingázás, a nagyvárosokra összpontosuló beszerzés, a lakóhelytől távol tanuló diákok életmódja torzíja a képet olyan eredményt mutatva, hogy a nagyobb városoknak, kereskedelmi, idegenforgalmi központoknak szükségszerűen nagyobb az ökolábnyoma, mint a kisebb településeké. A megállapítás ebben a formában még helytálló is lehet, a torzítás akkor okoz súlyosabb problémát, ha a számítást egy főre vetítve végezzük el, és az egyes települések lakosságának számát nem korrigáljuk

71 A globális ökológiai lábnyomon belül ez a legnagyobb terület, 1961 és 2012 között a részaránya 43-ról 60 százalékra nőtt (WWF 2016)

72 A Global Footprint Network (GFN 2016b) adatbázisa alapján ezek Argentína, Costa Rica, Ecuador, Egyesült Arab Emírátsok, Európai Unió, Fülöp-szigetek, Japán, Luxemburg, Peru, Svájc és Wales.

az előbbi tényezőkkel. Ezért az egyik alapvető kérdés az, hogy egy földrajzi értelemben vett területi egység lábnyomát, vagy az ott élő közösség ökológiai lábnyomát számoljuk-e. A két megközelítési mód között nagy különbség lehet akkor, ha egy kis régióban van egy nagy forgalmú repülőtér. Ha a repülőtér teljes hatásával számolunk a régió ökológiai lábnyomának meghatározásakor, akkor a „földrajzi” elvet követjük, ha ennek egy részét a régió kívüliekre, az igénybevevőkre terheljük, akkor a „felelősségi elvet” alkalmazzuk (SIMMONS, C. – LEWAN, L. 2001). A felelősségi elv keretében azt is el kell dönteni, hogy kit értünk helyi közösségnek.

A megvizsgált kritikai észrevételek ellenére elmondható, hogy az EF-mutató a legelterjedtebb alternatív indikátorok egyike, amelyet egyszerűsége, közérthetősége és relatív pontos módszertani kidolgozottsága indokol (CSUTORA M. 2011). Mindezeket figyelembe véve érdemesnek tartjuk arra, hogy Kína fejlődését több más indikátor (mint pl. a GDP) mentén elvégzett értékelést kiegészítve az EF segítségével is értékeljük.

### *Kína ökológiai lábnyomának általános tendenciái*

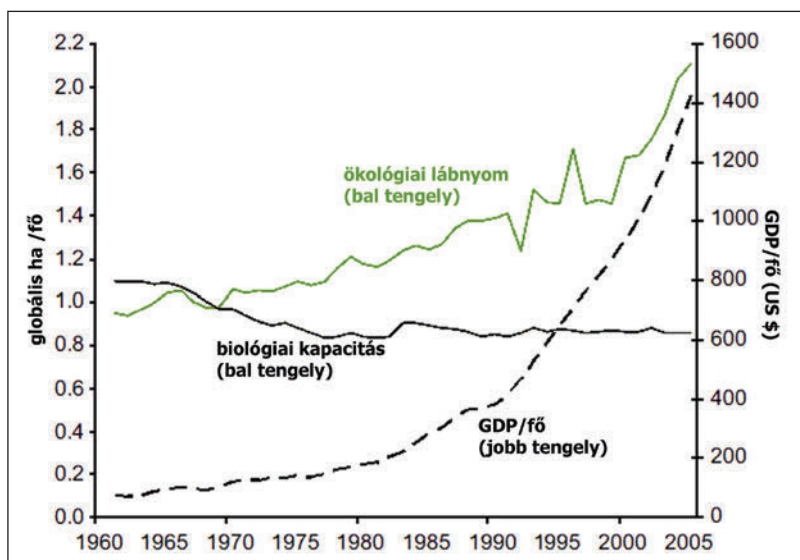
A bevezetőben láthattuk, hogy Kína ökológiai lábnyoma drasztikusan, a globálisnál jóval nagyobb ütemben nőtt. Ennek oka a népesség növekedésen túl az egy főre jutó EF jelentős növekedése: 1961-ben 0,9 gha/fő-ről 2012-ben 3,4 gha/fő-re (GFN 2016a; 2016c). Szintén a GFN adatbázisa alapján látható, hogy jelenleg a világon messze Kína rendelkezik a legmagasabb EF-mutatóval (2012-re 4,8 milliárd gha – míg a második helyezett Egyesült Államoké „csak” 2,6 milliárd gha), még akkor is, ha az egy főre jutó EF alapján csak az 52. helyen áll. Kína 2012-es EF-mutatója 260 százalékkal haladja meg a biokapacitást – a globális átlaghoz mérten is – jelentős ökológiai deficitet mutatva.

A gazdasági fejlettség és az ökológiai lábnyom nagysága között valószínűsíthető kapcsolat az EF és GDP közötti korreláció alapján közepesnél erősebb (YORK, R. et al. 2004 pp. 139–158.). Kína GDP-je (jobb oldali skála) és ökológiai lábnyoma az elmúlt évek során nagymértékben növekedett (bal oldali skála), míg a biológiai kapacitása kis mértékben csökkent (GALLI, A. et al. 2012 pp. 99–107.) (93. ábra).

Az egy főre jutó EF növekedésében a legnagyobb szerepe az energiaföld (szén-dioxid-kibocsátást semlegesítő terület) növekedésének van. Kína felelős a világ szén-dioxid emissziójának egynegyed részéért,



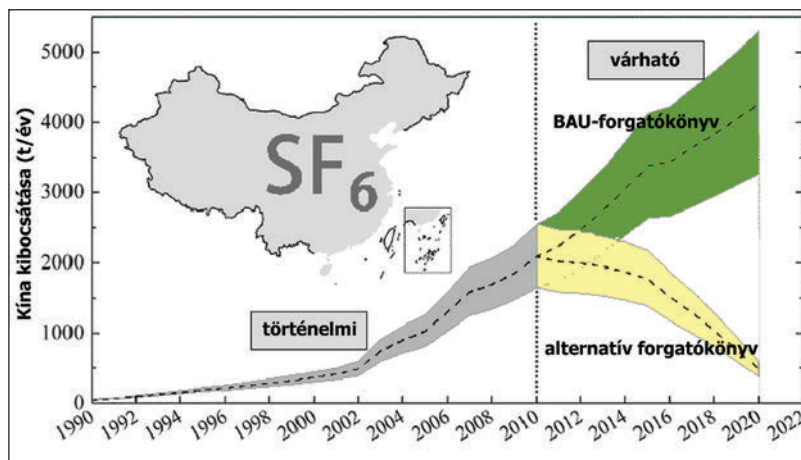
ezzel a mennyiséggel a világ legnagyobb szén-dioxid kibocsátójának számít. Ez természetesen nemcsak a helyi fogyasztás miatt van így, hiszen közismert, hogy Kína globális exportörként is jelentős mennyiségű szén-dioxidot bocsát ki. Az ökológiai lábnyom mutató egy további erőssége, hogy az alternatív mutatók közül elsőként számszerűsíti a (szennyezés-)export–import hatásokat is (CSUTORA M. 2011), így Kína esetében alkalmazása különösen indokolt. Regionális emissziós adatok összegzésével azonban nagyobb kibocsátási mennyiséget kapunk, mint az országos adatokat vizsgálva. A különbség visszavezethető arra, hogy a központi kormányzat nagy és közepes cégek kibocsátását tudja csak követni, a kicsiket nem. Másrészt az is lehet az ok, hogy a helyi kormányzat felülbecsüli a helyi GDP nagyságát (ECONOMIST, THE 2012b).



93. ábra: Kína ökológiai lábnyoma, biológiai kapacitása és GDP-je  
Forrás: GALLI A. et al. 2012

A szén lábnyom növekedése visszavezethető a fogyasztási szokások megváltozására, a társadalom átalakulására is. Kínában a hajdani „biciklis társadalom” számára a kerékpár szimbolizálja mindazt, amit szeretnének maguk mögött hagyni: „Inkább sírok egy BMW hátsó ülésén, mint nevetek egy biciklin” idéz a The Economist egy kínai lányt (ECONOMIST, THE 2012a).

Aggódalomra adhat okot, hogy az ökológiai lábnyom számításnál nem veszik figyelembe a legnagyobb globális felmelegedési (GWP) potenciállal bíró F gázok (fluortartalmú üvegházhatású gázok) hatását. A GWP-t a gázok üvegházhatásának számszerűsítésére használják, azonos tömegű szén-dioxidhoz képest határozzák meg az értékét, adott időintervallumra. A gáz egy kg-jának 100 éves időszakra vonatkozó felmelegedési potenciálját viszonyítjuk 1 kg  $\text{CO}_2$  ugyanezen potenciáljához. Legmagasabb GWP potenciálja az F-gázoknak van, közülük is kiemelkedik az  $\text{SF}_6$  (kénhexafluorid). Ezt a gázt elsősorban az energiaipar és magnézium ipar használja, az utóbbinál az EU-ban a helyettesítési lehetőségek miatt használata ma már tilos. Kínában viszont gyorsan növekszik a felhasznált mennyisége, amely 2020-ra elérheti az 5000 t/év mennyiséget is a BAU (business as usual) szcenárió szerint (FANG, X. et al. 2013).



94. ábra: A kínai  $\text{SF}_6$  emisszió előrejelzése

Forrás: FANG, X. et al. 2013

ACHINA–ASEANjelentése alapján (CHINA–ASEAN ENVIRONMENTAL COOPERATION CENTER 2014) az eddigiekkel összhangban, illetve azon túlmenően megállapítható, hogy:

- ⊕ Kína ökolábnyoma jelentősen meghaladja a rendelkezésre álló biokapacitást;
- ⊕ Kína természeti erőforrás felhasználása meglehetősen pazarló, azonos pénzegységre vetítve 50 százalékkal meghaladja az Egyesült Államok vagy az Egyesült Királyság hasonló mutatóit;

- ⊕ sok tényező közül a terjedő városi létformához is köthető jólétnövekedés az egyik legjelentősebb oka a kínai EF-mutató gyors növekedésének.

Mindezek alapján elmondható, hogy Kína gazdasági növekedése – az EF-mutató alapján is – kiigazításra szorul, a fenntartható fejlődés érdekében törekedni kell az erőforrás hatékonyság jelentős mértékű javítására, ami nemcsak gazdasági, hanem környezeti szempontból is kifejezetten fontos lenne.

### *Kína ökológiai lábnyoma regionális szemléletben*

Kínaközigazgatása 23 tartományt (Tajvant is ide számítva) 5 tartományi szintű autonóm területet, 4 központilag irányított várost és 2 különleges közigazgatási területet különböztet meg. Az egy főre jutó jövedelmet tekintve nagyok és folyamatosan növekednek a regionális különbségek. A reformok kezdete óta erőteljesen megnőtt a vidékről városba irányuló migráció, a népességnek ezt a csoportját „lebegő népességnek” („floating population”) nevezik és nagyságát 144 millió főre, a lakosság 12 százalékára becsülik (JUHÁSZ O. 2009 pp. 55–59.). Más kínai adatforrásokra hivatkozva felételezik, hogy 950 millió regisztrált falusi lakosból 750 millióan laknak ténylegesen falun, más módszer szerint 210 millió fő a nongmindongok (vándormunkások) száma, ami az összlakosság 16 százaléka (JUHÁSZ O. 2010). Az időszakos népesség számát jelentősen megnöveli a turisták nagy száma.

Az ökológiai lábnyom egy főre jutó nagysága Észak- és Kelet-Kínában, az ökológiai deficit egy főre jutó nagysága pedig Dél- és Kelet-Kínában nagyobb az ország többi területéhez képest. Ennek alapján a legnagyobb környezeti problémával a keleti tartományokban kell számolni. A tartományok közül a legnagyobb ökológiai lábnyoma és ökológiai deficitje egyaránt Sanghajnak van (Chen et al. 2006). Az ökológiai lábnyom változásának trendje Macao-ban (kelet-kínai városban) is a korábbi megállapításokat igazolja, 1977 és 2004 között a város ökológiai lábnyoma megkétszereződött (LEI, K. et al. 2009).

Hasonló eredmény adódott a dél-kínai Kanton (Guangzhou) ökológiai lábnyomának elemzésekor, 1991 és 2001 között a város ökológiai lábnyoma közel megkétszereződött. Az EF nagysága a kínai átlagnak több mint

kétszerese volt, míg az ökológiai kapacitása a harmada. Az eredmények alátámasztják, hogy a városok önmagukban nem lehetnek fenntarthatóak (Du et al. 2006). Az egyes országrészek további részletes vizsgálatánál látható, hogy a területi egyenlőtlenség az országrészeken belül is megfigyelhető, ezt igazolja Északnyugat-Kínában a Heihe folyó vízgyűjtő területén található 10 város ökológiai lábnyomának elemzése. A kutatás szerint az ökológiai lábnyom nagyságát elsősorban a városi és vidéki területek aránya, valamint a jövedelem nagysága befolyásolja (Wu-Xu. 2010).

A jövedelem és az ökológiai lábnyom nagysága közötti pozitív irányú kapcsolatot támasztja alá egy másik kínai kutatás, amely a Zhuijiang folyó deltájában fekvő városok ökológiai lábnyoma és GDP-je közötti kapcsolatot vizsgálja (Yong et al. 2010).

Észak-Kína Hebei tartományában a legfejletlenebb terület, Zhangjiakou City ökológiai lábnyomát is meghatározták 1990 és 2000 közötti időszakra (WANG, SH. – BIAN, X. 2007). A vizsgált időszakban az ökológiai lábnyom 10 százalékkal, az ökológiai deficit 33 százalékkal nőtt, miközben az ökológiai lábnyom értékei önmagukban még a globálisan fenntartható érték alatt maradtak. A kutatási eredmény megerősíti a jövedelem és az ökológiai lábnyom nagysága közötti összefüggést.

A kínai ökológiai lábnyom beható elemzése a regionális politika számára is érdemi javaslatokkal szolgál. Az általános szempontokon túl (erőforrás-hatékonyság javítása) a közeljövőben kiemelt terület kell legyen a fenntartható várostervezés, a közösségi közlekedés modernizálása (CHINA–ASEAN ENVIRONMENTAL COOPERATION CENTER 2014).

## **Anyag és módszer**

Elemzéseinket az IBM SPSS20 programcsomag segítségével végeztük, a módszerek kiválasztásában és az eredmények értékelésében Sajtos László és Mitev Ariel adatelemzési kézikönyvére támaszkodtunk (SAJTOS L. – MITEV A. 2007). Az országok és tartományok csoportba sorolását klaszteranalízis segítségével végeztük. Kutatásunkhoz az alapadatok Gao és szerzőtársai közléséből származnak (GAO et al. 2006).

Kutatásunk során feltártuk, hogy az EF, a biológiai kapacitás (EC) és az ökológiai deficit (ED) között páronként megfigyelhető-e lineáris kapcsolat. A Pearson-féle korrelációs index értékeit korrelációs mátrixban tüntettük fel. Mivel a klaszterelemzés érzékeny az outlierok jelenlétére, ezért minden

elemzés előtt a kiugró adatokat egyszerű láncmódszerrel ellenőriztük és ezeket az értékeket az elemzésből kizártuk. Az eredmények értékelése szempontjából fontos, hogy nem az egyes adatsorok kiugró értékeit zártuk ki, hanem azokat, amelyek az elemzés során egytagú csoportot képeztek volna. Mivel a vizsgálatba bevont adatsorok azonos szintű metrikus skálán mértek, ezért standardizálatlan adatokat használtunk. A feltárt független változók bevonásával hierarchikus klaszterelemzést végeztünk variancia módszerrel: Ward-eljárással és átlagos láncmódszerrel. A klaszterbe sorolást, K-középpontú klaszterezéssel – nem hierarchikus módszerrel pontosítottuk, majd az eredményeket keresztábra elemzés segítségével foglaltuk össze.

Két kikötést tettünk, mely szerint azt tekintjük releváns felosztásnak:

- ⊕ ahol a klaszteren belüli szórás kisebb, mint a teljes sokaság szórása, mert ez arra utal, hogy a vizsgált szempont szerint sikerült homogén csoportot létrehozni;
- ⊕ ha legalább két elemzés eredménye hasonló.

## Az eredmények összefoglalása

	EF	EC	ED
EF	x	0,218	-0,062
BC	0,218	x	0,737
ED	-0,062	0,737	x

27. táblázat: Pearson-féle lineáris korrelációs együtthatók mátrixa a kínai tartományok esetén.

Adatforrás: GAO et al. 2006 adatai alapján a szerzők számításai

A Pearson-féle korrelációs együttható az ED és EC között erős szignifikáns kapcsolatot mutat (27. táblázat). EF és EC valamint EF és ED között a két mutató szerint nincs szignifikáns kapcsolat, ezért a további elemzéseket ezzel a két mutatópárral végeztük.

Az EF–BC adatsorokon egyszerű láncmódszerrel végzett klaszterelemzés alapján feltárt outlier Tibet. A kiugró érték nélkül végzett klaszterelemzés Ward-féle módszer és az átlagos-láncmódszer, három klaszter esetén a szórásokat tekintve nem ad értékelhető eredményt. K-középpontú klaszterezés módszerével is elvégezve a klaszterelemzést, a Ward-féle módszerrel azonos eredmény jön létre, valamint kialakul egy stabil csoport, amely mindhárom elemzés szerint egy klaszterbe tartozik.

EF (ha/fő) EC (ha/fő) Ward-féle módszer			
Wald Method		EF (ha/fő)	EC (ha/fő)
1	Középpont	2,63	0,74
	N	6	6
	szórás	1,97	3,27
2	Középpont	0,92	0,45
	N	10	10
	szórás	0,25	0,14
3	Középpont	1,45	0,70
	N	9	9
	szórás	0,20	0,31
összesen	Középpont	1,52	0,61
	N	25	25
	szórás	0,71	0,28

EF (ha/fő) EC (ha/fő) Átlagos láncmódszer			
Klaszterek		EF (ha/fő)	EC (ha/fő)
1	Középpont	2,63	0,74
	N	6	6
	szórás	0,20	0,33
2	Középpont	1,14	0,49
	N	17	17
	szórás	0,34	0,16
3	Középpont	1,42	1,17
	N	2	2
	szórás	0,52	0,17
összesen	Középpont	1,52	0,61
	N	25	25
	szórás	0,71	0,28

K- középpontú klaszterelemzés			
	Klaszterek		
	1	2	3
EF (ha/fő)	2,63	0,92	1,45
EC (ha/fő)	0,74	0,45	0,70
N	6	10	9

95. ábra: A klaszterelemzés eredménye.

Az EF–ED adatsorokon egyszerű láncmódszerrel végzett klaszterelemzés alapján feltárt outlier Tibet, Kuanghszi csuang (Guangxi Zhuang) autonóm régió és Hszincsiang (Xinjiang) Ujgur autonóm régió. A kiugró érték nélkül végzett klaszterelemzés Ward-féle módszerrel és az átlagos-láncmódszerrel, három klaszter esetén azonos és a szórásokat tekintve értékelhető eredményt ad.

K-középpontú klaszterezés módszerével is elvégezve a klaszterelemzést, a Ward-féle módszerrel azonos eredmény jön létre, valamint kialakul egy stabil csoport, amely mindhárom elemzés szerint egy klaszterbe tartozik. A stabil klaszterbe tartozó tartományok közös jellemzője, hogy ökológiai lábnyomuk és ökológiai deficitjük egyaránt nagyobb (abszolút értékben) a kínai átlagnál (95. ábra).

A kiemelt klaszterbe tartozó tartományok közös tulajdonságait keresve először a GDP nagyságát vizsgáltuk. Az eredmények szerint Peking, Sanghaj és Lianoning tartomány GDP-je a kínai átlagnál jelentősen magasabb, míg Sanhszi és Senhszi tartományé az átlagnál alacsonyabb.

Biológiai kapacitásuk a kínai átlagnak megfelelő, kivéve Sanghaj várost, ahol ez az érték szélsőségesen alacsony.

Földrajzi elhelyezkedésüket vizsgálva: Peking és Sanhszi tartomány Észak-Kínában, Lianoning tartomány Északkelet-Kínában, Sanghaj Kelet-Kínában, Senhszi tartomány Északnyugat-Kínában található.

jó rossz	átlagos GDP szórása						GDP/fő (jüan)	EF	EC	ED	EF / GDP	jöv kat
	91'	95'	97'	00'	02'	05'						
Kína	100	100	100	100	100	100						
<b>Észak-Kína</b>	<b>114</b>	<b>105</b>	<b>113</b>	<b>120</b>	<b>125</b>	<b>135</b>						
Peking (Bejing)	326	232	275	312	348	324	19846,30	3	0,9	-1,7	15,5	HI
Tiencsin (Tienjan)	225	203	227	250	273	255	15976,33	1	0,4	-0,5	<b>5,92</b>	HI
Hopej (Hebei)	88	92	100	106	111	105	6931,96	1	0,6	-0,3	13,71	LM
Sanhszi (Shanxi)	84	74	78	71	75	89	4726,53	3	0,7	-1,7	<b>54,33</b>	UM
Belső- Mongólia	84	76	77	54	88	116	5350,15					LM
<b>Északkelet- Kína</b>	<b>128</b>	<b>119</b>	<b>120</b>	<b>127</b>	<b>132</b>	<b>113</b>						
Lianoning	154	142	140	156	159	135	10086,29	3	0,7	-1,9	25,71	HI
Csilin (Jilin)	98	91	91	95	102	95	6340,83	2	1,1	-0,7	28,48	UM
Hejungsziang (Heilongjiang)	120	113	119	119	124	103	7660,04					LM
<b>Kelet-Kína</b>	<b>111</b>	<b>129</b>	<b>135</b>	<b>143</b>	<b>150</b>	<b>144</b>						
Sanghaj	381	362	424	480	497	367	30804,75	<b>3</b>	<b>0,2</b>	-2,8		HI
Csiangszu (Jiangsu)	122	152	154	164	176	175	10665,05	2	0,5	-1,1	14,67	HI
Csöcsziang (Zhejiang)	132	170	173	187	206	197	12036,57	<b>1</b>	0,4	-0,1	<b>4,41</b>	HI
Anhuj (Anui)	60	69	72	68	71	62	4707,22					LI
Fucsien (Fujian)	103	139	152	161	165	133	10796,88	1	0,5	-0,8	20,94	HI
Csianghszi (Jiangxi)	69	67	71	67	71	67	4661,35	1	1,3	0,2	22,8	LI
Santung (Shandong)	107	119	125	133	142	143	8673,47	1	0,5	-1	16,67	HI
<b>Dél-Kína</b>	<b>90</b>	<b>93</b>	<b>98</b>	<b>101</b>	<b>104</b>	<b>101</b>						
Honan (Henan)	65	69	73	76	79	81	4893,70	1	0,5	-1	30,32	LI



jó rossz	átlagos GDP szórása						GDP/fő (jüan)	EF	EC	ED	EF / GDP	jöv kat
	91'	95'	97'	00'	02'	05'						
Hupej (Hubei)	90	86	97	100	102	81	6513,97	2	0,4	-1,2	24,55	LI
Kuangtung (Guangdong)	161	163	172	179	184	174	5104,73	1	0,5	-0,8	10,58	HI
Kuanghszi csuang (Guangxi Zhuang)	60	61	72	60	62	63	4147,95	1	0,4	-6	24,66	LI
Hainan	94	105	94	96	95	77	6382,98	1	0,3	-0,6	14,41	LI
<b>Délnyugat- Kína</b>	<b>64</b>	<b>59</b>	<b>62</b>	<b>61</b>	<b>63</b>	<b>59</b>						
Csuangking (Chongqing)			73	72	78	78	4826,17	1	0,3	-0,7	21,63	LI
Szecsuan (Sichuan)	67	65	66	66	70	65	4451,90	1	0,4	-0,6	21,41	LI
Kujcsou (Guizhou)	51	37	36	37	39	36	2475,30	1	0,4	-0,9	<b>49,98</b>	LI
Jünnan (Yunnan)	65	63	67	64	63	56	4452,24	<b>0</b>	0,8	0,3	10,78	LI
Tibet (Xizang)	79	49	53	63	74	65	4261,73	2	<b>7,6</b>	<b>5,4</b>	<b>52,08</b>	LI
<b>Északnyugat- Kína</b>	<b>81</b>	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	<b>70</b>						
Senhszi (Shaanxi)	74	59	61	63	67	71	4101,49	3	0,7	-1,7	<b>54,33</b>	LI
Kanszu (Gansu)	65	47	52	53	55	53	3667,77	1	0,8	-0,5	35,96	LI
Csinghaj (Qinghaj)	91	71	67	71	79	72	4662,43	1	0,8	-0,5	35,96	LI
Ninghszia huj (Ningxia Hui)	83	69	66	67	71	73	4472,62					
Hszincsiang (Xinjiang) Ujgur	117	104	97	104	102	93		2	1,2	1,3	30,65	UM

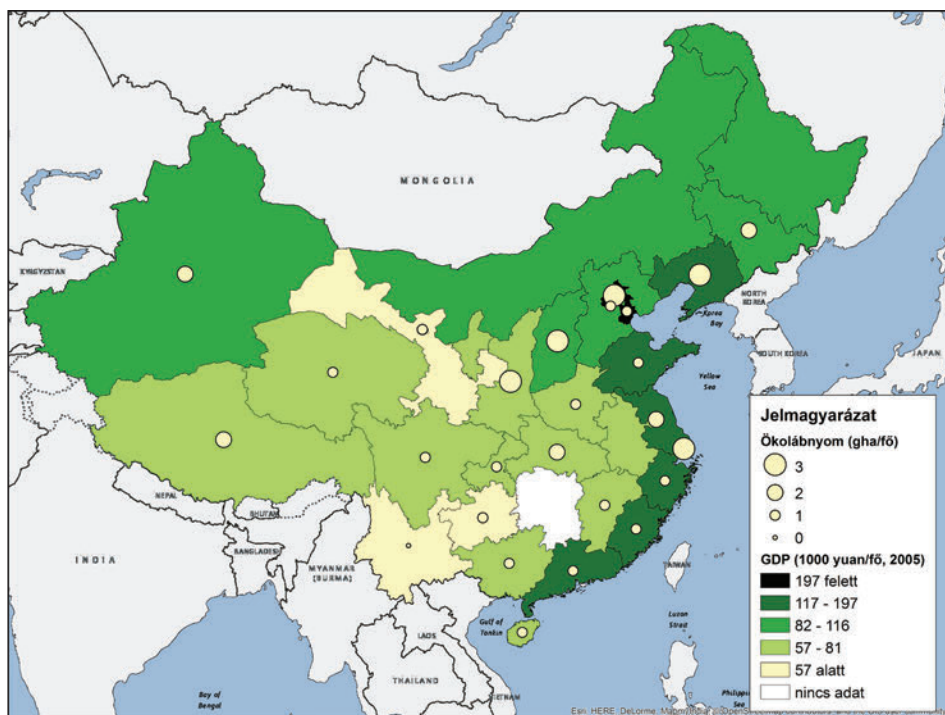
28. táblázat: Kínai tartományok fajlagos GDP-je, ökológiai lábnyoma, valamint biokapacitása

Mértékegységek, rövidítések: EF, EC, ED – ha/fő; EF/GDP – ha/10<sup>3</sup> jüan; jövkat – jövedelem kategóriák

Adatforrás: GAO et al. 2006; TÁLAS B. et al. 2009

Az adatok megbízhatóságát erősen megkérdőjelezi az a feltételezés, hogy a 25 millió fős lakosságú Sanghaj városban 4–5 millió főre tehető a vándormunkások száma (JUHÁSZ O. 2010), vagyis feltételezhetően a tört nevezőjében jelentősen nagyobb számnak kellene szerepelnie, mint amivel jelenleg kalkulálnak. Ha a 16 százalékkal magasabb lakosságszámmal számolnánk, akkor Sanghaj ökológiai lábnyománál 2,99 gha/fő helyett 2,578 gha/fő lenne (28. táblázat).

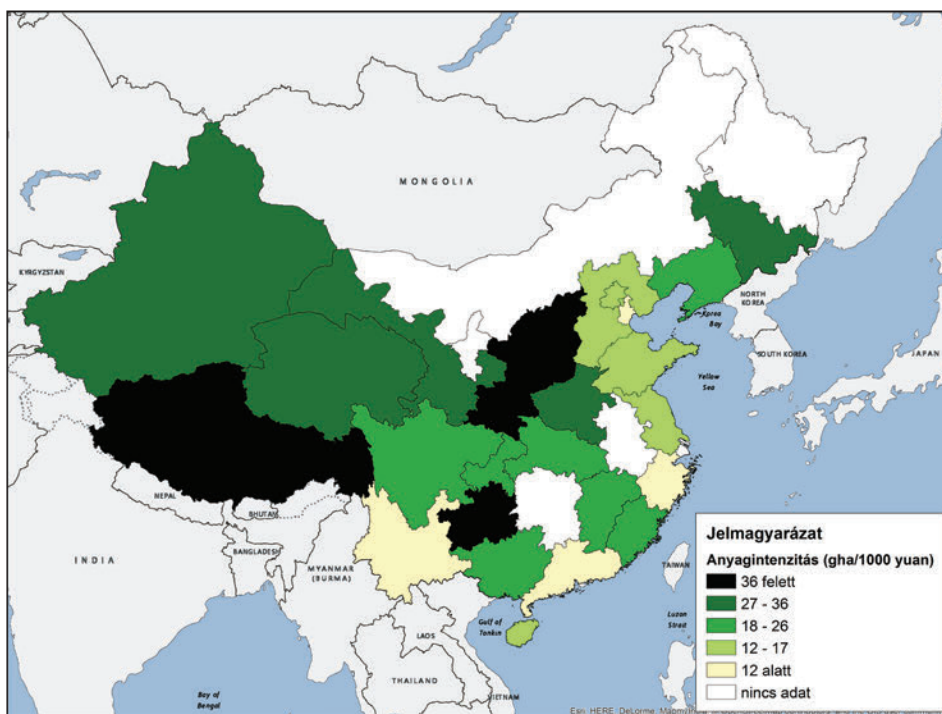
Földrajzi elhelyezkedésüket nézve a kiemelt klaszterbe tartozó tartományok Sanghaj kivételével földrajzi szempontból egymáshoz közel, délnyugat–északkeleti tengelyen helyezkednek el. A számítások eredményeit (a 2005-ös évre vonatkozóan) a következő két ábrán térképes formában is összefoglaljuk (a térképek elkészítéséért köszönetet mondunk Varga Ágnesnek, a BCE GGFF Intézet munkatársának).



96. ábra: A kínai tartományok ökolábnyoma (gha/fő) és fajlagos GDP-je (1000 jüan/fő)

Forrás: GAO et al. 2006 és TÁLAS, B. et al. 2009 alapján a szerzők számításai és Varga Ágnes szerkesztése

A magasabb egy főre jutó GDP-jű tartományok a keleti partvidéken találhatók (96. ábra). Az ábra alapján az is kirajzolódik, hogy a gazdasági teljesítményükben fontos szerepet játszik a nemzetközi (részben tengeri úton lebonyolított) kereskedelem. Az egyes tartományok ökológiai lábnyomát vizsgálva nagyjából a nemzetközi tendenciákhoz hasonló megállapításokat tehetünk. A magasabb GDP-jű tartományokban (beleértve Peking és Sanghai környékét) az átlagosnál magasabb az egy főre jutó ökológiai lábnyom, ami alátámasztja a szakirodalmi áttekintés alapján megfogalmazható várakozásunkat, hogy a gazdasági növekedés környezeti szempontból ellentmondásos. (Még akkor is, ha az alacsonyabb GDP-jű tartományokban is előfordul az egy főre jutó ökológiai lábnyom magas értéke). Az adatokból arra következtethetünk, hogy a gyors kínai gazdasági növekedéssel párhuzamosan jelentkező környezeti kihívás áttekintő értékelésére alkalmas lehet az ökológiai lábnyom mutató.



97. ábra: A kínai tartományok anyagintenzitása (gha/fő) és fajlagos GDP-je (1000 jüan/fő)

Forrás: GAO et al. 2006 és TÁLAS B. et al. 2009 alapján a szerzők számításai és Varga Ágnes szerkesztése

A 97. ábra az (egy főre jutó) ökológiai lábnyom és (az egy főre jutó) GDP, tehát a tartományokra jellemző gazdasági teljesítményhez szükséges természeti erőforrás-használatot, egyszerűsítve anyagintenzitást szemlélteti. Az előző ábrával összevetve az látszik, hogy a gazdaságilag fejlettebb, nagyobb egy főre jutó GDP-jű (keleti parti) tartományok átlagosan hatékonyabban képesek ugyanazt a gazdasági outputot előállítani. Ezt az összefüggést megerősíti a Journal of Industrial Ecology c. lapban megjelent „The Ecological Footprint Intensity of National Economies” című cikk is (YORK, R. et al. 2004). A szerzők három elmélet – az ipari ökológia, az ökológiai modernizáció teória és környezeti Kuznets görbe alapján – vizsgálták azt a kérdést, vajon a technikai fejlődés ténylegesen meghozza-e a feltételezett abszolút mértékű környezeti javulást. Richard York és munkatársai rámutattak arra, hogy nemzeti szinten a nagymértékű anyagi bőség egyaránt jár a teljes gazdaságban a javuló anyagintenzitással és nagyobb egy főre jutó ökológiai lábnyommal. Ez azt sugallja, hogy a Jevons-paradoxonra jellemző empirikus körülmények gyakran magasabb szintekre is alkalmazhatók. A kínai tartományok adatainak vizsgálata alapján ez az összefüggés a nemzeti szint alatti számításoknál is igazolható.

Természetesen vannak kivételek, ilyen például Jünnan tartományban a relatív magas anyaghatékonyság alacsony egy főre jutó GDP és kifejezetten alacsony egy főre jutó ökológiai lábnyom eredőjeként jön ki.

## **Konklúzió és diszkusszió**

A tanulmányban amellet érveltünk, hogy a (gazdasági) fejlődés átfogó értékeléséhez a GDP mellett egyéb mutatókra is szükség van. Az erőforrások szűkösségét, illetve korlátozott megújuló képességét középpontba helyező ökológiai lábnyom mutató vizsgálata bizonyította, hogy a XXI. századi Kína esetében ez fokozottan így van. A kínai ökológiai lábnyom gyors növekedése arra utal, hogy a gazdasági növekedés a jelenlegi formájában nem fenntartható. Általánosságban elmondható, hogy mindenképpen szükséges a természeti erőforrások felhasználásának hatékonyabbá tétele. Ezen kívül az is látszik, hogy az ökológiai lábnyom szempontjából kritikus tényezőkhöz (például városiasodás) kapcsolódó szakpolitikák (például fenntartható várostervezés, a közösségi közlekedés korszerűsítése) területén mindenképpen áttörésre van szükség ahhoz, hogy Kína esetében valódi fejlődésről beszélhessünk.

Mindezeken túl, a kínai regionális adatok vizsgálata ennél részletesebb, részben magára az EF-mutató módszertanára vonatkozó következtetések megfogalmazását is lehetővé tette. A kínai tartományok ökológiai lábnyom adatainak elemzésekor tapasztaltuk, hogy az ökológiai lábnyom és az ökológiai deficit között tartományi szinten nincs szignifikáns kapcsolat. Három klaszter különíthető el és a klaszterbe sorolás alapját az ökológiai lábnyom és az ökológiai deficit jelenti. Kialakul egy stabil szerkezetű csoport, amely a klaszterelemzés módjától függetlenül állandó. Tartományi szinten nem figyelhető meg az országos temporális vizsgálatokban tapasztalható összefüggés, vagyis nem feltétlenül a magasabb fajlagos GDP-vel rendelkező tartományoknak magasabb az ökológiai lábnyoma. Ugyanakkor a magas ökológiai lábnyomú stabil csoportba – Senhszi tartomány kivételével – csak Kína legfejlettebb, tradicionális ipari körzeteiben található tartományok tartoznak.

### *Számlálóval kapcsolatos problémák*

Az északnyugat-kínai Gansu tartomány ökológiai lábnyom számításának eredményeit három szerző négy kalkulációja alapján összehasonlítva látható, hogy a biológiai kapacitás 0,860 és 3,37727 gha/fő között, az ökológiai lábnyom nagysága 1,278 és 5,138 gha/fő között alakul. Vagyis az egyes módszerekkel végzett kalkulációk között akár négyszeres különbség is lehet. A kalkulációk ugyanarra az időszakra 1999-re illetve 2000-re készültek (29. táblázat). A különböző módszertani megközelítésekkel a BC és az EF aránya is változik, vagyis a módszertani különbségekből származó eltéréseket egyszerű statisztikai módszerekkel nem lehet kezelni.

bibliográfia	BC (gha/fő)	EF (gha/fő)	ED(gha/fő)	EF/BC
YUE, D. et al. 2011	1,504	1,337	0,167	0,889
GAO et al. 2006	0,806	1,278	-0,472	1,586
ZHAO, SH. et al. 2005	1,669	1,746	-0,077	1,046
ZHAO, SH. et al. 2005 új módszerrel	3,373	5,154	-1,7811	1,528

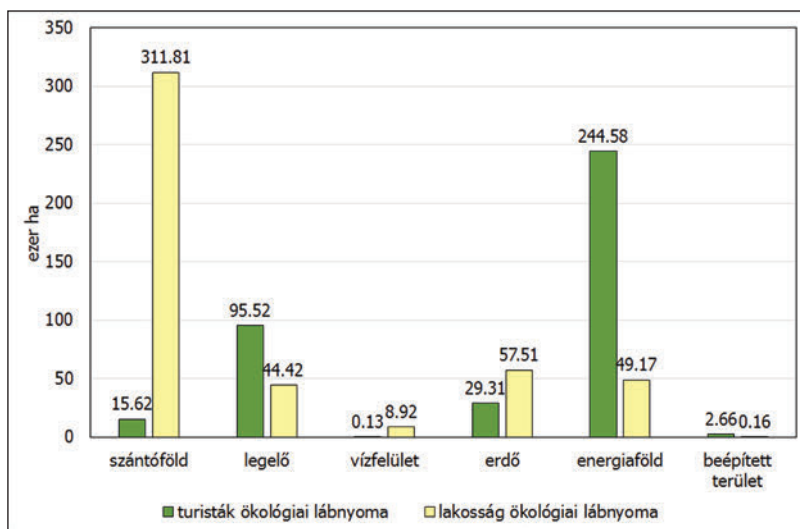
29. táblázat: Gansu tartomány ökológiai lábnyoma és biológiai kapacitása

Adatforrás: ZHAO, SH. et al. 2005; GAO et al. 2006; YUE, D. et al. 2011

## Nevezővel kapcsolatos problémák

Feltételezésünk szerint a fejlettebb területeken a nagyobb ökológiai lábnyom egyik oka lehet, hogy a nem nyilvántartott vándormunkások miatt akár 10–25 százalékkal több ember fogyasztása szerepel a mutató számlálójában, mint amennyi a nevezőben feltüntetett nyilvántartott lakosság szám.

A másik ok a turizmusra vezethető vissza. Lijang megye ökológiai lábnyomát elemző tanulmány szerint, a megye lakóinak teljes ökológiai lábnyoma (LEF) 471995 ha, a turisták lábnyoma (TEF) közel ugyanekkora, 387832,9 ha (JIANG, Y. 2009). A két lábnyom szerkezetében erősen eltér egymástól, míg a helyi lakosság esetén a szántóterület (arable land), addig az utazások miatt a turistáknál az energiaföld (fossil energy land) a legmeghatározóbb összetevő (98. ábra). A turisták ökológiai lábnyomának hatása a számlálóban megjelenik, ugyanakkor a nevezőben nem szerepelnek.



98. ábra: Lijang megye ökológiai lábnyoma, 2001.

Forrás: JIANG, Y. 2009

Kína országos és regionális ökológiai lábnyom mutatóit vizsgálva összességében elmondható, hogy az EF koncepció hozzájárulhat a jólét általánosabb értelmezéséhez és az ehhez szükséges intézkedések

előkészítéséhez. Az ökológiai lábnyom mutató szakpolitikákba való integrálása hozzásegítheti Kínát ahhoz, hogy a XXI. században valódi, minőségi fejlődésen menjen keresztül. A Selyemút révén is várható, világszinten értelmezhető nagyobb arányú kínai részvétel, illetve dominancia tovább növeli a fenti megállapítások globális, illetve magyarországi jelentőségét.

## Irodalomjegyzék

- BERGH VAN DER, J. – VERBRUGGEN, H. 1999: Spatial sustainability, trade and indicators: an evaluation of the ecological footprint. – *Ecological Economics* 29, pp. 61–72.
- BRUNDTLAND, G. H. 1987: *Our Common Future*. – Bruxelles: World Commission on Environment and Development
- CHINA–ASEAN ENVIRONMENTAL COOPERATION CENTER 2014: *Ecological Footprint and Sustainable Consumption in China*. – Beijing, p. 42.
- COBB, C. – HALSTEAD, T. – ROWE, J. 1995: *The Genuine Progress Indicator: Summary of Data and Methodology*. – *Redefining Progress*. – San Francisco.
- CSUTORA M. 2011: Az ökológiai lábnyom számításának módszertani alapjai. – In: CSUTORA M. (szerk.): *Az ökológiai lábnyom ökonómiája: Tematikus kötet*. – Budapest: Aula Kiadó, pp. 6–15. ISBN:978 963 339 028 3.
- DALY, H. – COBB, J. 1989: *For the common good – Redirecting the economy toward community, the environment and a sustainable future*. – Boston: Beacon Press, p. 492.
- ECONOMIST, THE 2012a: *Peddalling prosperity*. – May 26<sup>th</sup>–June 1<sup>st</sup>
- ECONOMIST, THE 2012b: *Warmed- up numbers*. – June 23<sup>rd</sup>–29<sup>th</sup>
- FANG, X. – HU, X. – JANSSENS-MAENHOUT, G. – WU, J. – HAN, J. – SU, SH. – ZHANG, J. – HU, J. 2013: Sulfur hexafluoride (SF<sub>6</sub>) emission estimates for China: an inventory for 1990–2010 and a projection to 2020. – *Environ Sci Technol*. Apr 16; 47 (8): pp. 3848–3855. – doi: 10.1021/es304348x.
- GALLI, A. – KITZES, J. – NICCOLUCCI, V. – WACKERNAGEL, M. – WADA, Y. – MARCHETTINI, N. 2012: *Assessing the global environmental consequences of economic growth through the Ecological Footprint. – A focus on China and India Ecological Indicators* 17. pp. 99–107.



- GÉBERT J. 2015: Mit is kell fenntartani? Fenntarthatóság a képességszemlélet perspektívájából. – *Közgazdasági Szemle*, 62 (9): pp. 972–989.
- GFN 2005: National Footprint and Biocapacity Accounts 2005: The underlying calculation method. – Oakland: Global Footprint Network, p. 33.
- GFN 2016a: Ecological footprint of nations. – [http://www.footprintnetwork.org/ecological\\_footprint\\_nations/index.html](http://www.footprintnetwork.org/ecological_footprint_nations/index.html) – 2016. 11. 14.
- GFN 2016b: – [http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/page/case\\_stories](http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/page/case_stories) – 2016. 10. 30.
- GFN 2016c: The Guizhou Footprint Report. Metrics for an Ecological Civilization. – Oakland: Global Footprint Network, p. 23.
- HU, D. – LI, F. – WANG, B. – LEI, K. – CAO, A. – WANG, ZH. – LIN, Y. 2008: An effect analysis of changes in the composition of the water ecological footprint in Jiangyin City, China. – *International Journal of Sustainable Development and World Ecology* 15, pp. 211–221.
- JIANG, Y. 2009: Evaluating eco-sustainability and its spatial variability in tourism areas: a case study in Lijiang County, China. – *International Journal of Sustainable Development & World Ecology* 16 (2): pp. 117–126.
- JUHÁSZ O. 2009: A kínai belső helyzet alakulása. – In: INOTAI A. – JUHÁSZ O. (szerk.): *A változó Kína*. – Akadémiai Kiadó, pp. 55–59.
- JUHÁSZ O. 2010: Kína és a világválság – néhány társadalmi, politikai, gazdasági és külstratégiai aspektus. – In: *Kína és a válság*. – Budapest: Akadémiai Kiadó
- KEREKES S. 2007: *A környezetgazdaságtan alapjai*. – Budapest: Aula Kiadó, 238 p.
- KERÉKGYÁRTÓ GY-NÉ – MUNDRUCZÓ GY. 2000: Statisztikai módszerek a gazdasági elemzésben. – Aula, pp. 48–50; 63–64.
- KITZES, J. – BUCHAN, S. – GALLI, A. – EWING, B. – SHENGKUI, C. – GAODI, X. – SHUYAN, C. 2008: Report on Ecological Footprint in China. – WWF; GFN; CCICED. – [http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/page/national\\_assessments/](http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/page/national_assessments/) – 2015. 09. 30.
- KOCSIS T. 2010: „Hajózni muszáj!” A GDP, az ökológiai lábnyom és a szubjektív jóllét stratégiai összefüggései. – *Közgazdasági Szemle* 57 (6): pp. 536–554.
- KÖVES A. 2013: Ökológiai közgazdaságtan és intézményi dinamika. – *Tudományos tájékoztató*. – *Közgazdasági Szemle* 60 (10): pp. 1152–1155.

- KUZNETS, S. 1934: National Income, 1929–1932. – New York: National Bureau of Economic Research 49, pp. 1–12.
- LEI, K. – HU, D. – WANG, ZH. – YU, Y. – ZHAO, Y. 2009: An analysis of ecological footprint trade and sustainable carrying capacity of the population in Macao. – *International Journal of Sustainable Development & World Ecology* 16 (2): pp. 127–136.
- MARKS, N. – SIMMS, A. – THOMPSON, S. – ABDALLAH, S. 2006: The Happy Planet Index: An index of human well-being and environmental impact. – The New Economics Foundation & Friends of the Earth.
- MCDONALD, G. W. – PATTERSON, M. G. 2004: Ecological Footprints and interdependencies of New Zealand regions (analysis). – *Ecological Economics* 50, pp. 49–67.
- REES, W. – WACKERNAGEL, M. 1996: Urban ecological footprints: why cities cannot be sustainable and why they are a key to sustainability in: *Environ. – Impact Assess. Rev.* 16, pp. 223–248.
- SAJTOS L. – MITEV A. 2007: SPSS kutatási és adatelemzési kézikönyv. – Budapest: Alinea Kiadó
- SCHWEIZERISCHE BUNDESKANZLEI 2016: – <https://www.admin.ch/ch/d/pore/va/20160925/det605.html> – 2016. 11. 03.
- SIMMONS, C. – LEWAN, L. 2001: The use of Ecological Footprint and Biocapacity Analyses as Sustainability Indicators for Subnational Geographical Areas: Recommended Way Forward. – <http://www.manifestinfo.net/susdev/01EUfootprint.pdf> – 2016. 11. 03.
- STIGLITZ, J. E. – SEN, A. – FITOUSSI, J.-P. 2009: Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress. – [http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/documents/rapport\\_anglais.pdf](http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/documents/rapport_anglais.pdf) – 2016. 09. 03.
- SZÉKELY-DOBY A. 2014: A kínai reformfolyamat politikai gazdaságtani logikája. – *Közgazdasági Szemle* 61 (12): pp. 1397–1418.
- TÁLAS B. 2009: Kína társadalmi–gazdasági fejlődésének távlatai 2030-ig. – In: INOTAI A. – JUHÁSZ O. (szerk.): *A változó Kína.* – Akadémiai Kiadó.
- UNDP 2004: Human Development Report 2004. Technical Note 1 – Calculating the human development indices. United Nations Development Programme. – [http://hdr.undp.org/docs/statistics/indices/technote\\_1.pdf](http://hdr.undp.org/docs/statistics/indices/technote_1.pdf) – 2015. 09. 23.

- WANG, SH. – BIAN, X. 2007: Synthesis evaluation with entire-array-polygon method to ecological economic system of Funing County in Jiangsu Province. – Environmental Monitoring and Assessment 127, pp. 537–545.
- WWF 2016: Living Planet Report 2016. Risk and resilience in a new era. – Gland: WWF International
- YORK, R. – ROSA, E. A. – DIETZ, TH. 2004: The Ecological Footprint Intensity of National Economies. – Journal of Industrial Ecology 8 (4): pp. 139–154.
- YUE, D. – XU, X. – HUI, C. – XIONG, Y. – HAN, X. – MA, J. 2011: Biocapacity supply and demand in Northwestern China: A spatial appraisal of sustainability. – Ecological Economics 70, pp. 988–994.
- ZHAO, SH. – LI, I. – LI, W. 2005: A modified method of ecological footprint calculation and its application. – Ecological Modelling 185, pp. 65–75.

## IV. AZ ÚJ SELYEMÚT, MINT A JÖVŐKUTATÁSI MÓDSZERTANOK ALKALMAZÁSI TEREPE

### IV.1. A Selyemút jövőföldrajza

#### A jövőföldrajz megjelenése és aktualitása

A gazdasági környezetet domináló *gyors, kapcsolódó és nem folyamatos*, azaz az ún. R. I. D. jellegű<sup>73</sup> *hatások* olyan kihívások elé állítják a nemzetgazdaságokat, amelyeknek csak rugalmas, gyors és innovatív reakciókkal tudnak megfelelni. Ilyenre akkor képesek, ha a valószínűsíthető jövőbeni gazdaságpolitikai és geopolitikai helyzetekre, valamint a transzformációs jövőkre előre fel tudnak készülni. Ennek egyik fontos eszköze lehet a *foresight*, az előretekintés.

Stefano Tommei és Anna Sacio-Szymanska szerint a *foresight* széles körű kvantitatív és kvalitatív adatfeldolgozási módszertant alkalmazva *információt szolgáltat a jövőről és anticipálja a lehetséges jövőket* (TOMMEI, S. – SACIO-SZYMANSKA, A. 2016). A „jövők” fogalom alatt egymást kölcsönösen nem kizáró, alternatív forgatókönyveket értünk, amelyek bekövetkezhetnek többek között a R. I. D. jellegű, globális, vagy regionális gazdasági és politikai változásokkal összhangban. Ezért beszélünk többes számban jövőkről, s innen a jövőkutatás angol megnevezése is<sup>74</sup> (ROHRBECK, R. et al. 2007). A *foresight* elemzések *támogatják a döntéshozatalt, beindítják az innovációs folyamatot* (BURMEISTER, K. – NEEF, A. 2004), és gazdasági modelleket, jól kommunikálható *forgatókönyveket* építenek, amelyek alapján stratégiák alakíthatók ki (DAHEIM, C. et al. 2016).

A *gazdaságföldrajz* a társadalmi és gazdasági folyamatok térbeli változásait elemzi, és a gazdaság területi alapú ok-okozati összefüggéseit igyekszik feltárni. Fejlődése a *weberi* telephelyelmélettől a társadalmi, kulturális hatásokat figyelembe vevő közgazdasági térbeliséget vizsgáló új gazdaságföldrajzig terjed. Ebben *Paul Krugman* egyrészt a gazdasági növekedést vizsgálta, ami meghatározza, hogy az egyes helyek hogyan és miért kezdenek gazdaságilag szakosodni, másrészt pedig az ilyen jellegű klaszteresedés által a vállalatok és a nemzetgazdaságok számára jelentett térbeli előnyöket vizsgálja meg (JENEY L. 2010). A gazdaságföldrajzi

73 Rapid, Interconnected, Discontinuous

74 Futures studies

analízisek bemenő, statisztikai évkönyvekből, kimutatásokból, kérdőívekből vagy interjúkból származó adatsorai érthető módon az elmúlt évekre vonatkoznak, s mint ilyenek, a jelen helyzetet értékelik, a jelen helyzethez illeszthető modellek, stratégiák megalapozására szolgálhatnak a K+F tevékenység során.

A *kutatás* (K) Alberto Felice De Toni és szerzőtársai szerint úgy értelmezhető, mint olyan aktivitás, amelynek célja, hogy új technológiai megoldásokat vagy releváns innovációkat találjon (TONI DE, A. F. et al. 2015). A *fejlesztés* (F) a mai világra fókuszál, az éppen érvényesülő piac és a geopolitika által meghatározott, a jelenlegi helyzet kihasználására orientálódik követve a fogyasztók, illetve az országok gazdasági igényeit, érdekeit. A K+F összevegyítése nem optimális. A gazdaságföldrajzi vizsgálatokban is gyakran kombinált K+F a jelenlegi helyzetre kínál megoldásokat, mindig a jelenlegi piaci, geopolitikai szituációval számol, ezért a K+F keretekben kidolgozott modellek, víziók, stratégiák nem igazán kínálhatnak megoldást a manapság meghatározó szerepet játszó R. I. D. típusú, gazdasági és geopolitikai változásokra. Nem teszik lehetővé a stratégiai időtávon várható változásokra, válságokra és lehetőségekre való felkészülést.

A *jövőkutatás foresight* módszertana – amelyet gyakran vállalati, üzleti kontextusban alkalmaztak – ezen a ponton jelent kapaszkodót a gazdaságföldrajzi elemzések számára. Az adatsorok előrevetítésével készített valószínűsíthető és alternatív jövőképeket földrajzi kontextusban interpretálva egy új megközelítési mód tárul fel, amelyet nevezhetünk „jövőföldrajznak.”

A *jövőföldrajz* a gazdaságföldrajz egy olyan új aspektusa, amely az alábbi *működési célokkal* definiálható:

- ⊕ anticipációs geopolitikai intelligenciát nyújt (azonosítja az új jelenségeket, és a változás korai megjelenési formáit, az ún. gyenge jeleket);
- ⊕ aktuális és hatékony támogatást (víziót, stratégiát, prioritásokat) nyújt a külpolitikai, geostratégiai döntési folyamatokhoz;
- ⊕ az innovációt katalizáló eszközzé válik a gazdasági és geopolitikai innovációs hálózatok kialakítására alkalmas stratégia vagy foratókönyv révén;
- ⊕ új geostratégiai, gazdasági modelleket, új fejlődési utakat indítványoz.

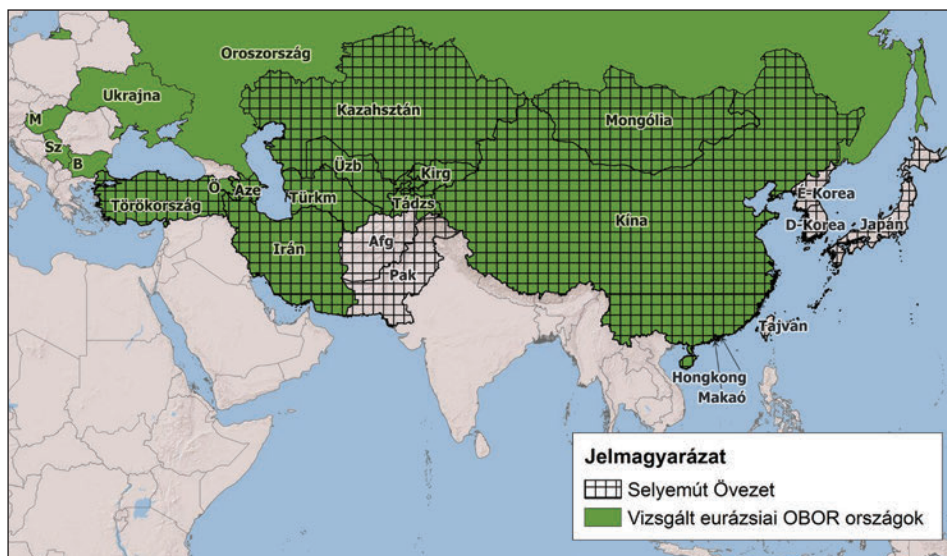
A jövőorientált gazdaságföldrajzi megközelítésű elemzések *eredménye* az lehet, ha:

- ⊕ a jövőképekben formálódó és felismert gazdasági, geopolitikai trendek közül sikerül kiválasztani a relevánsakat, ami alapján javítható az ország geostratégiai pozíciója, vagy gazdasági kilátása.
- ⊕ az időben felismert gazdasági és geopolitikai válságokra, kockázatokra, veszélyekre az ország időben, még azok bekövetkezése előtt reagálni tud. Ez esetben az ország nem vesztese, hanem nyertese lehet a geostratégiai változásoknak.

### **A tanulmány célja, a jövőföldrajz hasznosíthatósága**

Ez a tanulmány egy jövőföldrajzi módszertani megközelítést tartalmaz annak illusztrálására, hogy egy valós szituációban – a Kína által deklarált Új Selyemút globális projektben, amely lényegében egy új szárazföldi kereskedelmi útvonal Európa és Ázsia között – hogyan, milyen célokkal és milyen eredményekkel működhet Magyarország szempontjából a jövőkutatási eszköztár alkalmazása.

A tanulmányban két eurázsiai OBOR útvonalváltozat zónájában fekvő országok szerepelnek. Az északi (OBOR1) zóna országai: Magyarország, Ukrajna, Oroszország, Kazahsztán, Mongólia és Kína. A déli (OBOR2) zóna országai: Magyarország, Szerbia, Bulgária, Törökország, Örményország, Azerbajdzsán, Irán, Türkmenisztán, Üzbegisztán, Tádzsikisztán, Kirgizisztán és Kína. Ez az országcsoport többé-kevésbé azonos a Selyemút Övezet gazdaságföldrajzi fogalmával. A Selyemút Övezet földrajzi lehatárolásáról részletesebben lásd még jelen kötet II.4. Az Új Selyemút Övezet gazdaságföldrajza című fejezetét (JENEY L. – VARGA Á. 2017). Az eltérés abból származik, hogy jelen esetben elsődlegesen a Magyarország és Kína közötti térségen áthaladó kereskedelmi útvonalakra koncentrálunk, így az országcsoportot kiegészítettük néhány európai országgal is, viszont elhagytuk a Selyemút Övezet vizsgált 2 útvonal szempontjából nem releváns országait (Japán, Korea, Afganisztán, Pakisztán). Jelen tanulmányban az egyszerűség kedvéért OBOR országok elnevezés alatt a vizsgált 2 útvonal által érintett 16 országot értjük.



99. ábra: A vizsgált eurázsiai OBOR országok és a Selyemút Övezet

Forrás: Varga Ágnes szerkesztése

A Selyemút térség kialakulása potenciális külkereskedelmi és geostratégiai lehetőséget jelentene Magyarország számára. Azonban a megannyi változó feltétel a gazdasági és politikai környezetben megnehezíti a jövőre való felkészülést. Magyarország kis ország lévén kiszolgáltatott helyzetben van, ezért fontos számára, hogy milyen szorosan tud gazdaságilag összekapcsolódni a környezetében lévő országokkal. Célunk olyan stabil geostratégiai pontokat azonosítani, amelyekre az ország biztosan építkézhet a közeljövőben; és emellett új kitérési pontokat találni a globális, illetve a keleti kereskedelmi kapcsolatok terén.

Mivel az OBOR országcsoporton belül rengeteg tényező szerepet játszik (mint az országok közötti politikai kapcsolatok, egy-egy adott ország fejlettsége és gazdasági helyzete, az infrastrukturális kiépítettség stb.), ezért a mi módszertani kutatásunkban szűkebben értelmezzük a Selyemút Övezetet, s annak kereskedelmi szerepére koncentráltunk. Ha az *OBOR országok kereskedelmi jelentőségének kvantifikálhatóságára* törekszünk, akkor az *export- és importadatok* feleltethetőek meg olyan alapadatoknak, amelyeket elemezve előrejelzést készíthetünk, és kapcsolatot tárhatunk fel Magyarország és az OBOR útvonalon elhelyezkedő országok között. Ehhez megfelelő adatforrás a WORLD DATA ATLAS honlapja (KNOEMA),



amely a 2004 és 2015 közötti évek *adatait* tartalmazza számos mutatóra lebontva.

## Forgatókönyvírás

Mivel jelenlegi világunk felgyorsult, és a változások a hétköznapi élet részévé váltak, ezért a stratégiai gondolkodásnak az utóbbi időben egyre népszerűbb és egyre többet alkalmazott megvalósulása a *foresight*, amely képes a változásokra proaktívan reagálni (CONWAY, M. A. 2015). A R. I. D. változások eredményeképpen a jövő egyre kevésbé kiszámítható, ezért a korábbiaktól eltérően a jövőben rejlő bizonytalanság további információgyűjtéssel sem csökkenthető megfelelően, így a jövőre vonatkozó hatékony felkészülés csak az alternatív utak feltérképezésében kereshető.

Az alternatív, eltérő jövők létrehozásához a forgatókönyvírás az egyik legmegfelelőbb és legelterjedtebb módszer (INAYATULLAH, S. 2013). Az előrejelzési, kvantitatív módszereken nyugvó szemlélet, az ún. *trend-extrapolációs megközelítés*, amely a múlt történéseinek a folytatása alapján határozza meg jövőt, és a „*mi fog történni?*” kérdésre válaszol. E forgatókönyv BAU<sup>75</sup> néven vált elterjedtté. Az előrettekintési módszerekben megjelenő szemlélet az ún. *feltáró forgatókönyv* a „*mi történhet?*” kérdésre keresi a választ (VERGRAGT, PH. J. – QUIST, J. 2011). A feltáró forgatókönyvek kreatív gondolkodást igényelnek, amelyben a változásoknak nagyobb teret engedünk.

A változások vizsgálatánál fontos figyelembe venni azokat az eseményeket, amelyek bár alacsony valószínűséggel jelennek meg, de radikális változást idézhetnek elő. A jövőkutatás az ilyen eseményeket *szabadkártyának* nevezi, amelynek hatása lehet negatív, pozitív vagy vegyes (SCHULTZ, W. L. 2006). Hosszú időtávban gondolkozva mindenképpen meg kell vizsgálni azon jeleket, amelyek ma még csak csirájukban vannak jelen, de a jövőben akár meghatározó trenddé is fejlődhetnek. Az ilyen jeleket a jövőkutatás *gyenge jelként* azonosítja (VEIGL H. 2006). Tanulmányunkban a változásokra koncentrálunk, emiatt alternatívákban gondolkozunk, amelyre megfelelő módszer a forgatókönyvírás.

A kutatást a *szcenáriómódszer alkalmazásával* végezzük el, amely támogató abban az esetben, ha egy kutatási területnek komplex, alternatív szcenárióit kívánja valaki felállítani várható és egyéb alternatív jövők

formájában. Számos scenárió-építési módszertan ismert, nem létezik egyetlen megfelelő, univerzálisan használható logika (KRISTÓF T. 2002). *A tanulmányban alkalmazott módszertan főbb lépései a következők:*

- 1.) *adatok gyűjtése:* a Selyemút jövőjét befolyásoló tényezők összegyűjtése;
- 2.) *adatok elemzése:* előrejelzések készítése;
- 3.) *kapcsolatok vizsgálata:* export- és importtényezők közötti összefüggések;
- 4.) *alternatív, lehetséges forgatókönyvek felvázolása;*
- 5.) *javaslat akciótervre.*

Az OBOR útvonalakra készítünk egy-egy, a jelenlegi tendenciák alapján leginkább *várható forgatókönyvet*, amely a 2005–2015. adatokra támaszkodva öt évre, tehát ma, 2017-ben az elkövetkező három évre vonatkozóan elemzi Magyarország és az útvonalon elhelyezkedő országok kereskedelmi kapcsolatát, egymást támogató szerepét. A várható jövőt *az export–import adatsorokra illesztett trendek és a legkisebb négyzetek módszere alkalmazásával* határozzuk meg. A várható értékeket követően feltárjuk Magyarország és az OBOR útvonalon lévő országok közötti kereskedelmi támogatottság mértékét. A kereskedelmi kapcsolatot az OBOR országok és Magyarország *adatsorai várható értékeinek vizsgálatával számítjuk ki. A várható jövőtől eltérő alternatívák kialakításához kvalitatív technikákat alkalmazunk.*

### *Adatgyűjtés*

Az adatok körét *Magyarország és az OBOR1 és OBOR2 régiók export- és importértékeinek* vizsgálatára szűkítettük le. Mivel tanulmányunk módszertani fejlesztés céljából készül, ezért nem az összes tényező vizsgálata a cél, hanem a vizsgálat szempontjából leglényegesebb mutatókat emeltük ki. A világ országainak export- és importadatai elérhetők a KNOEMA honlapján, amelyek közül az élelmiszer, az árut, a szolgáltatást és az energiahordozót választottuk ki, mivel ezek jelentős szerepet betöltő nagyobb kategóriák a Selyemút projektben (WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>76</sup>). E kategóriákat kiegészítettük még a sajtószabadság-indexszel, a Gini-együtthatóval és a GDP/fő jelöléssel.

<sup>76</sup> <http://knoema.com/atlas/Hungary/topics/Foreign-Trade>. – 2017. 03. 15.

- ⊕ *sajtószabadság-index*: a „*Reporters Without Borders*” által összeállított éves rangsora alapján meghatározott mutató, amely az országok sajtószabadságának mértékét jelöli, és csak a sajtószabadságra korlátozódik; sem az újságírás minőségét, sem az emberi jogok megsértését nem méri;
- ⊕ *gazdasági homogenitás-index (Gini-együttható)*: a jövedelem és vagyon mérésének eloszlására használt közgazdasági mérőszám, amely a gazdasági egyenlőtlenségeket érzékelteti;
- ⊕ *élelmiszer import/export*: az áru import/export százalékát jelölő index;
- ⊕ *áruimport*: megmutatja a költséget, biztosítást és fuvardíjat (*c. i. f. = cost insurance freight*) az importőr számlájára vonatkozóan, amerikai dollárban;
- ⊕ *áruexport*: megmutatja az exportáló ország határán vett értéket (*f. o. b. = free on board without cost insurance freight values*) amerikai dollárban;
- ⊕ *GDP/fő*: az átlagosan egy főre jutó éves bruttó hazai termék amerikai dollárban;
- ⊕ *energiahordozó import/export*: az energiahordozó import/export százalékát jelölő index;
- ⊕ *szolgáltatás import/export*: a szolgáltatások utalnak a nem kézzel fogható javak gazdasági outputjára, amelyeknek termelése, szállítása és felhasználása egy időben történik.

A jövőben változó tényezők beazonosításához az ún. FSSF<sup>77</sup>-t, magyarul a „jövőbeni jelek értelmezésének keretrendszerét” használjuk (KUOSA, T. 2012) kiegészítve a szabadkártyákkal, és hozzárendeljük azokat a releváns STEEP<sup>78</sup> kategóriákhoz (amely a társadalmi, technológiai, gazdasági, környezeti és politikai kategóriákat jelöli). Hajtóerő alatt értjük azt a tényezőt, amely a jövőbeni eseményt befolyásolja. A gyenge jelek olyan hajtóerők, amelyek a távolabbi jövőben okoznak változást, amikor már erősebben megjelennek, majd trenddé válnak. A linearitást erősítő hajtóerők azok a húzóerők, amelyek megjelenése elvárható. A linearitást megtörő hajtóerők azok a nyomóerők, amelyek megjelenése emergens, azaz újonnan megjelenő. Kuosa logikája szerint kategorizálni

77 Futures Signals Sense Making Framework

78 Social, Technological, Economic, Environmental, Political

lehet a gyenge jeleket, hajtóerőket és trendeket a jövőbeni változáshoz fűződő kapcsolatuk alapján.

A jövőbeni tényezők vagy a linearitást, azaz a folytatódó jövőt támogatják, vagy a non-linearitást (desruptivitást), a szakadásos jövőt erősítik. A szakadásos jövő az a meglepő jövőváltozat, amelyben a szakadásos innovációk előfordulnak. A szakadásos innováció nagyobb technológiai ugrást igényel, és szokás romboló innovációnak is nevezni, mivel a piac átrendeződését is maga után vonja (BÖGEL GY. 2008). Joseph Schumpeter ezt a fajta innovációt teremtő rombolásnak (*destruction*) nevezi, mivel valami elpusztul, és valami új létrejön (SCHUMPETER, J. 1980). A teremtő rombolás összetett hatásmechanizmusokon keresztül jön létre, és olyan kombinációkon alapszik, mint új vagy más típusú illetve minőségű piac / termék / szolgáltatás / forrás/ termelési eljárás (SCHUMPETER, J. 1980). A rombolás jelentheti a piacok felbomlását, a piaci kínálati versenymezőny strukturális átalakulását (CHRISTENSEN, C. M. et al. 2004).

A *folytatódó jövőben* továbbra is szükséges a kereskedelmi útvonalak kialakítása, amelyben a digitális technológia fejlődik és elterjed, de nem jelentős és nem hirtelen módon, hanem fokozatosan, mivel lehetnek társadalmi és technológiai szempontból hátráltató, vagy lassító események. A szakadásos jövő több szempontból eltérhet, mind gazdasági, mind környezeti és mind technológiai értelemben lényegesen eltérő lehet a folytatódó jövőtől. Jelen tanulmányunkban a digitális technológia szempontjából releváns szakadásos jövőre koncentrálnunk. A folytatódó jövő elemei a következők:

- ⊕ Ha a jövő ugyanolyan mértékben fejlődik, mint korábban, akkor többféle alternatív szállítási mód elterjedése várható, mint például a drónokkal történő áru- és személyszállítás. Az alternatív, kombinált közlekedési módok támogatják az infrastruktúra hálószerű, egymást kiegészítő kialakulását, ezért kedvez a Selyemút kialakításának.
- ⊕ A környezetbarát szállítási módok aktívabb használata hosszabb időtávon trenddé fejlődhet, gondolunk itt az elektromos járművekre és a mágnesvasútra.
- ⊕ Az önvezető járművek elterjedése hozzájárulhat a folytatódó jövőhöz. A távmunka felerősödése növeli a szolgáltatásexport és –import értékét, mivel könnyebben lehetővé teszi a külföldi

foglalkoztatást még azoknak is, akik nem akarnak országot váltani a munkahely miatt.

- ⊕ Magyarországot jelenleg a vegyes energiaellátás jellemzi, ezért szükségünk van a nem megújuló energiára. Az elektronikus kereskedelem egyre inkább nagyobb szeletét teszi ki a forgalmazásnak, éppen emiatt már nemcsak országhatáron belül, de kívülről is rendelhetünk, ami kedvezhet a Selyemút kialakulásának. Az ország számára egy sarkalatos kérdés az infrastruktúra és a transznacionális útvonalak fejlesztése.
- ⊕ Létezik olyan tényező, amely lelassíthatja a digitális fejlődést, és ezzel együtt növelheti a hagyományos áruszállítás szerepét. Ilyen váratlan események lehetnének komolyabb kibertámadások és az internetes csalások elterjedése.

*A váratlan, ún. szakadósos távoli jövő elemei a következők:*

- ⊕ A termékek szállítása helyett a helyben történő 3D nyomtatással készült termékek előállítására lehetőségessé válhat, amely még csak csírájában van jelen. A jelenlegi 3D nyomtatók központjai, ún. *hub*-jai kibővíülhetnek a jövőben, és teljes lefedettség alakulhat ki. Az ún. fogyasztói / otthoni 3D nyomtatás 2020–2025. között várható a világ fejlettebb régióiban.



100. ábra: 3D hub-ok, a térbeli nyomtatás központjai

*Forrás: MILLSAPS, B. B. 2016*

- ⊕ Emellett a digitális jelenlét fokozatos elterjedése, a virtuális valóság rohamos fejlődése mind hozzájárulnak a termékek dematerializálódásához. Az utazás helyett, vagy azzal párhuzamosan

elterjedhet a virtuális valóság és webinárium, emiatt csökkenhetnek az utazások, amit a 3D szemüvegek gyakoribb alkalmazása, alacsonyabb ára is valószínűbbé tehet.

- ⊕ A megújuló energia napjainkban is fontos, azonban olyan intő jelenségek történnek, amelyeknek rövidtávon akár az lehet a következménye, hogy kötelező lesz akár teljes egészében megújuló energiákra áttérni, ha ezen múlik majd a fennmaradásunk, vagy akár az óceánok közelében lévő városok fennmaradása.
- ⊕ Soha nem volt még olyan technológia a világon, amely olyan gyorsan terjedt volna, és olyan nagy hatású lett volna, mint amilyen az internet. A *Google* vállalat elindított egy projektet, amelynek során wifivel felszerelt léggömböket küldtek a sztratoszférába, s így gyorsabban, olcsóbban kialakulhatott az internetes lefedettség, mint az optikai kábelek kiépítésével. Jelenleg úgy tűnik, hogy ez a módszer lesz a megoldás a 100 százalékos internet-penetráció eléréséhez, amely rövid időtávon belül nagy változásokat indukálhat. Ha ez így lesz, akkor a termékek még inkább dematerializálódnak, a világ még inkább összekapcsolttá válik elektronikusan, valamint új piacok kapcsolódnak össze.
- ⊕ A klímaváltozás is sajnos azon környezeti trendek között szerepel, amelynek felerősödése sarkalatosan átírhatja a jövőnket. Léteznek olyan forgatókönyvek, amelyek a közeli jövőben azonnali veszéllyel fenyegetnek. Ebben az esetben szemléletváltásra lesz szükség, mint például az áru- és személyszállítás korlátozása az árak megemelésével vagy kvóta alapon.
- ⊕ Soha, semmi nem kényszerítené rá jobban Magyarországot arra, hogy elkötelezettebb legyen a megújuló energia iránt, mint ha az atomerőműben súlyos baleset történne meg. Ugyanakkor az atomenergia-előállítás költséghatékonysága az összes többi nem megújuló és megújuló energiaellátási eszközzel szemben jelenleg még megkérdőjelezhetetlen, s ezzel a gazdasági realitással is tervezni kell.

A példák összefoglalását és rendszerezését a 30. táblázat foglalja össze. A példák nem teljes körűek és logikailag tovább bővíthetők.

	folytatódó jövő	szakadós jövő
gazdasági gyenge jel	drónokkal történő szállítás, többféle alternatív szállítási mód, gyors útvonalak, új technológiák, 500 km/h sebességű (mágnes) vasút	
környezeti gyenge jel	környezetbarát szállítási módok: mágnes vasút, elektromos járművek	termékek gyártása helyben 3D nyomtatással, emiatt nem szükséges szállítás
technológiai hajtóerő	önvezető járművek elterjedése	digitális jelenlét fokozatos elterjedése, virtuális valóság rohamos fejlődése
gazdasági hajtóerő	táv munka felerősödése, szolgáltatás export és import növekedése	
környezeti Trend	vegyes energiaellátás	megújuló energiára történő fokozatos áttérés, közelítve a 100%-os zöld energia szinthez
gazdasági trend	elektronikus kereskedelem felerősödése	internet rohamos elterjedése, 100%-os penetrációs szint elérése a Google léggömbök segítségével
gazdasági trend	infrastruktúrafejlesztések, transz- nacionális útvonalak kialakulása	klimaváltozás
szabadkártya	internetes csalások, kiber- támadások, amelyek lassítják a technológia fejlődését	atomerőmű baleset

30. táblázat: A jövőbeni jelek értelmezésének keretrendszere

Forrás: KUOSA, T. 2012 logikája alapján a szerzők összeállítása

### *Adatelemzés, előrejelzés*

A 11 éves időtávra (2005–2015.) vonatkozó KNOEMA adatsorra öt éves előrejelzést készítettünk. Az előrejelzést a különböző függvényekre illesztett trendvonal kiszámításával kapjuk meg. A következő trendvonalakat illesztjük az adatsorokra a legkisebb négyzetek módszerével (HIDEG É. et al. 1997):

a.) A lineáris függvényillesztés megmutatja az egyenletes változás mértékét.

b.) A polinomiális függvény jól alkalmazható ingadozó adatok esetén.

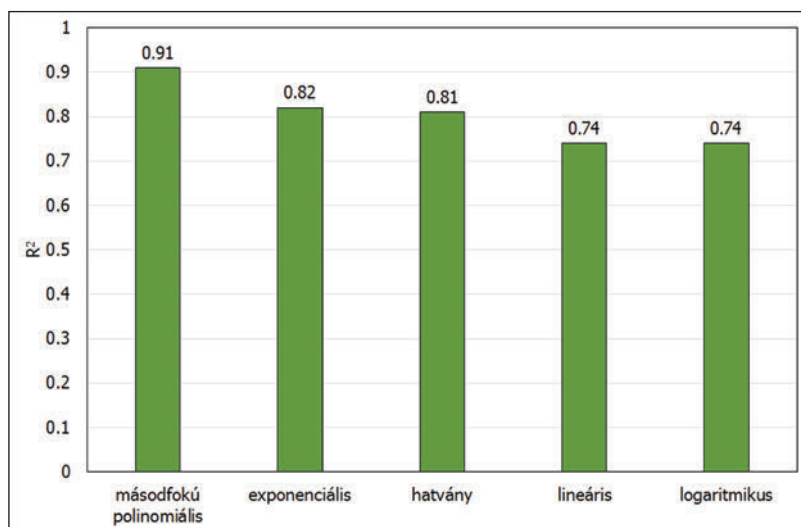


c.) Az exponenciális függvényillesztéssel a gyorsuló fejlődés jelezhető előre.

d.) A logisztikus függvény illesztése olyan idősor esetén adhat megfelelő eredményt, amelynek van telítődési pontja.

e.) A hiperbolikus függvény illesztése csökkenő fejlődésű idősorra lehet megfelelő.

A legjobban illeszkedő és legkönnyebben kezelhető függvény kiválasztását az illeszkedési jóságának mutatója az ún.  $R^2$  paramétere határozza meg. Ezen függvények illesztését követően meg kell nézni, hogy melyik típusú függvény esetén a legkisebb a hibaérték. A legnagyobb illeszkedési jósággal, azaz  $R^2$  értékkel rendelkező függvényillesztéssel megkapott függvény kiválasztása mutathatja meg a folytatódó jövőt. A sajtószabadság-index 2004–2015. adatsorra illesztett függvényeknél a másodfokú polinomiális függvény illeszkedik a leginkább az adatsorra:



101. ábra: A sajtószabadság-indexre illesztett függvények és azok illeszkedési jóságának értéke

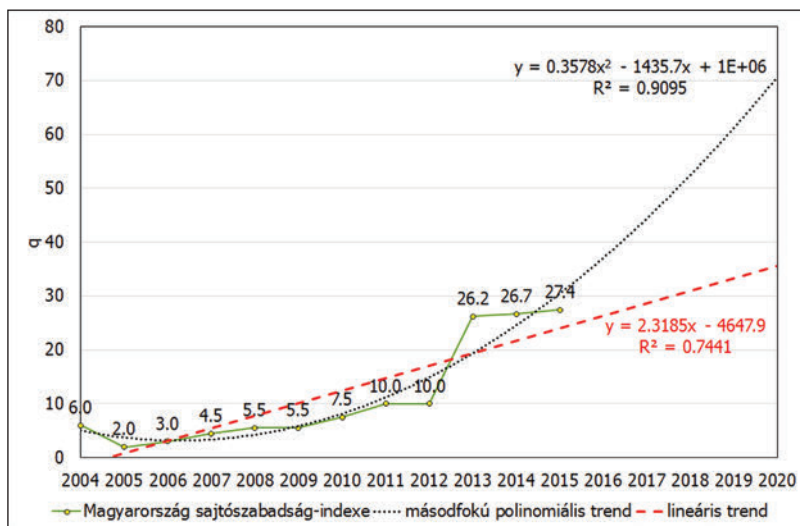
Adatforrás: A WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>79</sup> alapján a szerzők számításai

A következő ábra mutatja a polinomiális és lineáris függvények illeszkedését és képletét (102. ábra). Azonban csak matematikai

<sup>79</sup> <http://knoema.com/atlas/Hungary/topics/Foreign-Trade> – 2017. 03. 15.

módszerekre nem lehet támaszkodni, fontos annak vizsgálata, hogy logikai alapon valóban valós képet mutat-e a függvény, és építhetjük-e arra az előrejelzésünket?

2020-ra előrejelezve a sajtószabadság-indexet jelentősen kiugró értéket kapunk 70-es értékkel, amely nem a valószínű jövő része lehet, hanem váratlan fordulatok hatására alakulhat így. A valószínű jövő sokkal inkább a lineáris függvénytípus illesztése esetén kapható, amely egy lassabb és biztosabb emelkedést mutat, így alulról közelíti a 40-es értéket 2020-ban.



102. ábra: Magyarország sajtószabadság indexének előrejelzése, 2004–2020.

Adatforrás: A WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>80</sup> alapján a szerzők számításai

Az adatokat az OBOR1 és OBOR2 régiók esetén ugyancsak meg kell vizsgálni arra kitérve, hogy öt év múlva hogyan fog változni a termékek és szolgáltatások alakulásának időszora? Az egyes országok adatsorainak öt éves előrejelzését a legkisebb módszerek négyzete alapján a legjobban illeszkedő görbe értéke szerint határozzuk meg, majd felülvizsgáljuk az értékeket logikai szempontokat figyelembe véve, és ennek megfelelően módosítjuk a kiválasztott görbét.

80 <http://knoema.com/atlas/Hungary/topics/Foreign-Trade> – 2017. 03. 15.

## Kapcsolatvizsgálat

Magyarország és az OBOR1–2 országok kapcsolatának meghatározását az export- és importadatok alapján körvonalazzuk. Feltételezésünk szerint az OBOR ország exportja potenciális kereskedelmi kapcsolatot jelent, amennyiben az Magyarország importtermékévé illetve –szolgáltatásává válik. Ugyanezen logika alapján Magyarország exportált termékei illetve szolgáltatásai az OBOR ország importjaként megerősíti a két ország kereskedelmi kapcsolatát. Az országok között így a keresleti és kínálati igények miatt kialakulhat egy kereskedelmi támogatottsághelyzet. A támogatottság azt jelöli, hogy mekkora potenciál, mekkora lehetőség–tér rejlik a zóna országainak export- és importkereskedelmében. Nem törvényszerű, hogy két szomszédos, vagy egy zónában fekvő ország egymástól vásárolja meg az adott jószágot, emiatt használjuk a potenciál, illetve a *lehetőség–tér* kifejezést. A támogatottság szintjét 0 és annál magasabb értékben határoztuk meg, amelynél a 0 érték jelöli a kapcsolat hiányát, az 1 érték a teljes egyezőséget (pl. ha Magyarország élelmiszerexport-értéke 25, és egy OBOR ország élelmiszerimport-értéke 25), 1-nél nagyobb érték a potenciális lehetőségeket mutatja, amelyek jelenleg nincsenek kihasználva. A támogatottság szintje 0 és annál nagyobb értéket vehet fel attól függően, hogy mekkora arányban egyeznek meg az adatok. Ha pl. Magyarország élelmiszerexport-értéke 13, és egy OBOR ország importértéke 25, akkor a támogatottság szintje az OBOR ország szempontjából  $13/25 = 0,52$ . Ha ezt Magyarország szempontjából vizsgáljuk meg, akkor az érték  $25/13 = 1,92$ . Először Magyarországhoz képest viszonyítjuk az értékeket, mivel Magyarország szempontjából potenciális kínálati vagy keresleti igényét akarjuk felderíteni, ezért a mutató képlete: „OBOR ország exportértéke / Magyarország importértéke,” vagy „OBOR ország importértéke / Magyarország exportértéke”. A két ország kapcsolatánál megvizsgáljuk, hogy adott OBOR országban mekkora felvevőpiac várható Magyarország exportjára; illetve az OBOR ország exportjára mekkora igény várható a magyar piacon? Másodszor megnézzük, hogy az OBOR ország szempontjából mekkora potenciális lehetőséget képvisel Magyarország export- és importkínálata. Ebben az esetben az OBOR ország adatai kerülnek a nevezőbe, ezért a két mutató képlete: „Magyarország importértéke / az OBOR ország exportértéke,” vagy „Magyarország exportértéke / az OBOR ország importértéke”.

A két ország támogatottsági szintje – jelen módszertani kísérletben – négy indexen (az élelmiszer, az áru, a szolgáltatás és az energiahordozó) alapul. A kínai export- és importadatokat az ország jelentős kereskedelmi tevékenysége miatt korrigáltuk a Kínai Statisztikai Hivatal által 2011-re érvényes egyéb régiók felé irányuló kereskedelmi adataival, így a kínai export esetén 47,9, az import esetén 36,9 százalékos szorzót alkalmaztunk. A lehetőségek elemzésére ez nem volt jelentős hatással.

### *Felvázolható forgatókönyvek*

#### A) BAU-forgatókönyv idősorok elemzésével

A BAU-forgatókönyv import–export adatainak elemzése során a KNOEMA adatbázis korábban is említett adatait elemeztük. Ahhoz, hogy a két OBOR út között kvalitatív jellegű megállapítást tudjunk tenni, a különböző mutatók matematikai–statisztikai módszerekkel készített előrejelzését készítettük el, és elemeztük. A BAU-forgatókönyv esetén alapvetően azt szükséges megvizsgálni, hogy az OBOR1 és OBOR2 útvonalak milyen jövőbeli lehetőséget tartalmaznak Magyarország számára, ami alapján stratégiai döntéseket lehet hozni? Mint látni fogjuk az elemzésen és az előző fejezetben megvizsgált példán keresztül, önmagában a matematikai–statisztikai előrejelzések nem elegendőek a téma teljes körű vizsgálatához, ugyanakkor kiindulási szempontnak mindenképpen megfelelnek. Annak érdekében, hogy a felvázolt célt elérjük, az előző fejezetben ismertetett módszertant követjük: megvizsgáljuk azokat a gazdasági mutatókat, amelyek rendelkezésre állnak, és amelyek előrejelzései alapján következtetéseket lehet levonni az egyes alternatívák minősítésével kapcsolatban. A gazdasági mutatók elemzése során a következő adatokat vizsgáljuk részletesen:

- ⊕ Az adott ország egy főre jutó GDP-je, amely alapján az országok várható gazdasági fejlődési lehetőségeiről tudunk levonni következtetéseket.
- ⊕ Az adott ország áru- és szolgáltatásexportja és –importja, hiszen a Selyemút projekt elsősorban az országok közötti kereskedelmi útvonalak lehetőségeit, és ezen keresztül az országok közötti gazdasági kapcsolatokat vizsgálja.

- ⊕ Az áruk és szolgáltatások közül kiemelten foglalkozunk az élelmiszer-, valamint az energiaexporttal és –importtal, mivel mindkét terület alapvető fontosságú egy adott ország számára, és ezek kereskedelme alapfeltétel lehet egyéb kereskedelmi tevékenységek kialakítása szempontjából. Ez a két szempont Magyarország számára is lényeges, hiszen egyrészt energiahordozókban a trianoni ország területe szegény, ugyanakkor a mezőgazdaságának természetföldrajzi környezete a világ kontinentális agrárkörnyezetének a legjobbjá.<sup>81</sup>

Az adatok elemzésére használt módszertant a következő feltételek mellett használtuk, amelyek miatt a következtetések értékelését csak limitáltan tehetjük meg. A használt adatbázisban a kereskedelmi adatok a 2004 és 2015 között összegyűjtött adatokat tartalmazzák – de kivételes esetekben volt ettől eltérő adat – és egyes országok esetében voltak olyan időpontok, amelyekre nem volt rendelkezésre álló, összehasonlítható teljes adatsor, vagy a jelzett időintervallumtól egy–két évvel eltért a rendelkezésre álló adatsor. Ezekben az esetekben az adatsor elemzéséhez szükséges mutatók számítása érdekében a hiányzó adatokat az előző és a következő ismert év átlagával közelítettük, ami az eredményeket némileg torzítja, ugyanakkor az összehasonlítást és azok alapján következtetések levonását támogatják, és *a módszertan működésének demonstrálására megfelelnek*. Az egyes előrejelzések esetén az így alkalmazott adatokat külön megjelöljük. A rendelkezésre álló összehasonlítható adatok mennyisége leginkább a módszertan szempontjából kérdéses, hiszen a matematikai–statisztikai módszerek egyik feltétele, hogy megfelelően hosszú adatsorral dolgozzunk. Minél többet tudunk a jelenről és a múltról – főleg az adott időszakot, korszakot meghatározó közelmúltból – a jövőre vonatkozóan annál relevánsabb és megbízhatóbb következtetéseket tudunk levonni; a múlt ugyanis bizonyos szempontból determinálja a jövőt, főleg egy adott korszakon belül. A felvázolt feltételezések és korlátok ellenére a következő megállapításokat tudjuk tenni.

Az egyes országok gazdasági fejlődésére vonatkozóan azt lehet megfigyelni az elemzések alapján, hogy az előrejelzések számos ország esetén rendkívül nagymértékben szórnak, még azokban az esetekben is,

---

81 Az éghajlati szélsőségektől az Alpok és a Dinaridák hegyvonulataival, valamint a Kárpátok félkoszorújával védett Kárpát-medencét a nagy folyók hordalékán kialakult, döntően löszös talajtípusok, a talajvízviszonyok és a mélységi geotermális vízkészlet a világ egyik legkedvezőbb természeti adottságú kontinentális termőhelyévé teszik.

amikor a tényszámokhoz a különböző trendvonalak illeszkedését mérő  $R^2$  mutató igen közel volt egymáshoz. Ezért a szimplán matematikai–statisztikai módszereken alapuló előrejelzés készítését sokszor ki kellett egészíteni egyéb szakértői módszerekkel. Az utóbbi évek súlyát, vagyis jövőre vonatkozó meghatározottságát ugyanis mindegyik használatos trendvonal máshogy közelíti meg: míg például az exponenciális trend az utolsó évek változását általában felerősíti, a lineáris trend sok esetben a mozgóátlaghoz hasonlóan kevésbé veszi azokat figyelembe. A releváns következtetések levonása érdekében ezért minden esetben megvizsgáltuk, hogy a legnagyobb szignifikancia szintet ( $R^2$ ) jelző mutató által készített előrejelzés mennyire illeszkedik a korábbi tényadatokhoz? Az így készített előrejelzések összefoglaló táblázatból levont főbb következtetések az alábbiak (4. melléklet):

- ⊕ a rendelkezésre álló idősoros adatokból látható, hogy a gazdasági világviszony újabb ága érte el a régiót, hiszen az adatok több esetben jelentősen a korábbi évek szintje alatt alakultak;
- ⊕ a válságra utaló adatokból nem látszik, hogy ez az új hullám mennyire lesz tartós, vagy csak ideiglenes a visszaesés valamilyen sokknak a hatására, vagy pedig strukturális probléma merült fel, amely hosszabb távú, nagyobb mértékű átrendezést feltételez;
- ⊕ ugyanakkor a múlt adataiból kiindulva azt a következtetést le lehet vonni, hogy magában az országban megvan a kapacitás a nagyobb teljesítményre.

Ezeket a kérdéseket csak kvalitatív módszerekkel, további kutatások és elemzések elvégzésével lehet megválaszolni. Másik lehetőség, hogy a különböző alternatívákban megjelenő azonosságokat keressük, amelyekre alapozva a stratégia fontos kulcspontjait lehet építeni. Ha valamilyen esemény vagy jelenség több, vagy minden alternatívában megjelenik, az azt jelenti, hogy bármelyik bekövetkezése esetén számolni kell vele, vagyis a jelenségnek bekövetkezési valószínűsége magas.

A lehetőség–tér elemzése alapján arra a következtetésre jutunk, hogy mindkét OBOR útvonalnak vannak bizonyos előnyei, az északi vonalon – bár ez kevesebb országot érint, de – az országok közötti kereskedelmi volumen nagyobb, így az ország számára nagy lehetőséget tartogat, míg a déli útvonal adataiból az látszik, hogy a nagyobb földrajzi egység, több szereplő számára tartogat lehetőséget az útvonal támogatása, fellendülése.

A támogatottság szintjét 0 és annál magasabb értékben határoztuk meg, amelynél a 0 érték jelöli a kapcsolat hiányát, az 1 érték a teljes egyezőséget, 1-nél nagyobb érték a potenciális lehetőségeket mutatja, amelyek jelenleg nincsenek kihasználva.

A 31. táblázat első három sora azt mutatja meg, hogy a Magyarország által exportált javakra mekkora igény van adott országban („OBOR ország importértéke / Magyarországexport értéke”). Oroszország és Kína mérete, gazdasági ereje miatt 1-nél jóval magasabb értékkel rendelkezik. Míg Mongólia nem jelent számunkra sok lehetőséget, Ukrajna és főleg Kazahsztán potenciális kereskedelmi partner lehet. Magyarország főleg az áru és szolgáltatás exportja révén lehet erősebb kereskedelmi partnere a két országnak.

A 31. táblázat 4–6. sorainak értékei azt mutatják meg, hogy az OBOR ország exportjára mekkora igény várható a magyar piacon. (A lehetőség-tér számítása „OBOR ország exportértéke / Magyarország importértéke”.) Oroszország és Kazahsztán értékei magasabbak, mint az importigények esetén, de nincsenek számottevő különbségek.

		Észak					
Magyarország		Ukrajna	Oroszország	Kazahsztán	Mongólia	Kína*	Összesen
export/ import	2015	0,4	2,5	0,4	0,0	18,8	22,1
	2020	0,8	4,5	0,6	0,1	23,9	29,9
	2022	0,8	4,7	0,6	0,1	25,5	31,8
import/ export	2015	0,5	4,2	0,6	0,1	27,7	33,1
	2020	0,9	6,6	1,1	0,1	37,9	46,6
	2022	0,9	6,8	1,2	0,1	41,2	50,2

31. táblázat: Lehetőség-tér az OBOR1 (északi) útvonalon Magyarország számára  
Adatforrás: A WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>82</sup> alapján a szerzők számításai

Ha ugyanezen útvonalat az OBOR ország szempontjából vizsgáljuk, akkor azt látjuk, hogy Magyarország azon országok számára, amelyek számára potenciálisak, nem jelentős lehetőséget jelentenek (32. táblázat).



		Észak					
Magyarország		Ukrajna	Oroszország	Kazahsztán	Mongólia	Kína*	Összesen
export/ import	2015	2,4	0,4	2,6	23,7	0,144	29,3
	2020	1,2	0,2	1,7	11,2	0,113	14,4
	2022	1,2	0,2	1,6	9,8	0,106	12,9
import/ export	2015	1,8	0,2	1,8	17,3	0,075	21,2
	2020	1,1	0,2	0,9	12,8	0,055	15,0
	2022	1,1	0,1	0,9	12,2	0,051	14,4

32. táblázat: Lehetőség-tér az OBOR1 (északi) útvonalon az OBOR országok szempontjából

Adatforrás: A WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>83</sup> alapján a szerzők számításai

Ezek alapján látható, hogy Oroszország és Kína 1 alatti értéke azt mutatja, hogy jóval nagyobb a felvevőpiac, mint amennyi exportált jószág lenne Magyarországon. A többi OBOR1 útvonalon lévő ország esetében Mongólia számára Magyarország vonzó exportőr lehet. Ukrajna és Kazahsztán számára is megfelelőek lehetnek a magyar exporttermékek, amelynek potenciálja az idő előrehaladtával valamelyest csökken. A többi országból Magyarországra exportált javak esetén is hasonló értékek figyelhetők meg mind országra, mind összesített értékre vonatkozóan.

A kimagasló értékek okánál érdemes a termék- és szolgáltatásszintű tényezők vizsgálata. Energiahordozó tekintetében Oroszország, Kazahsztán és Mongólia kimagaslóan sokat exportál (4. melléklet). Mongólia magas energiaexportja mellett az import értéke is magas, emiatt érdemes energiatípus-szinten is megvizsgálni, hogy mire van igény és ez potenciális lehetőséget rejt-e Magyarország számára – esetleg az energiatermeléshez szükséges berendezések, technológiák, innovációk szállításával?

A déli útvonalon a kínai érték változatlan (33. táblázat). Nem jelent számottevő kereskedelmi lehetőséget Magyarország számára Örményország, Tádzsikisztán és Üzbegisztán. Türkmenisztán és Kirgizisztán szerepe mint importország 2020-ra növekedhet. Főleg Törökország és azt követően Irán jelenthetne olyan piacot, ahol a magyar

83 <http://knoema.com/atlas/Hungary/topics/Foreign-Trade> – 2017. 03. 15.

javak potenciálisan szükségesek lehetnek.<sup>84</sup> Törökország főleg szolgáltatás és áru, illetve valamelyest élelmiszer tekintetében lehetne potenciális, jelentős kereskedelmi partner.

		Dél											
		Szerbia	Bulgária	Törökország	Örményország	Azerbajdzsán	Irán	Türkmenisztán	Üzbegisztán	Tádzsikisztán	Kirgizisztán	Kína	Összesen
exp. / imp.	15'	0,2	0,3	2,0	0,0	0,2	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	18,8	22,1
	20'	0,3	0,4	2,6	0,1	0,3	0,5	0,1	0,2	0,1	0,1	23,9	28,5
	22'	0,3	0,4	2,7	0,1	0,3	0,6	0,1	0,2	0,1	0,1	25,5	30,4
imp. / exp.	15'	0,2	0,4	2,1	0,0	0,2	0,8	0,2	0,1	0,0	0,0	27,7	31,6
	20'	0,3	0,5	2,6	0,0	0,4	1,3	0,3	0,2	0,0	0,0	37,9	43,5
	22''	0,3	0,5	2,6	0,1	0,5	1,4	0,3	0,2	0,0	0,0	41,2	47,0

33. táblázat: Lehetőség-tér az OBOR2 (déli) útvonalon Magyarország számára

Adatforrás: A WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>85</sup> alapján a szerzők számításai

Amennyiben az OBOR országok szempontjából vizsgáljuk meg az eredményeket, akkor a déli útvonalon 1 alatti értékkel Törökország és Kína esetén számolhatunk<sup>86</sup> (34. táblázat). Törökország számára Magyarország a 0,4–0,5 körüli értékekkel még lehet vonzó kereskedelmi partner. Főleg Azerbajdzsán, Kirgizisztán, Örményország, Tádzsikisztán és Türkmenisztán számára kimagasló kereskedelmi partnert jelenthetne

84 Egybecseng ezzel egy olyan érdekes következtetés, miszerint Magyarország – a közép-ázsiai országok számára olyan „sztán” (ország), amelyik nevében nem a nemzetközileg negatívan megítélt „hun”, hanem a „magyar” szó szerepel – országmárkája iránti szimpátiából levezetve elsősorban Törökországban és Perzsiában (Iránban) rendelkezne kedvező kereskedelmi kapcsolatépítési lehetőséggel (Tózsá I. 2017).

85 <http://knoema.com/atlas/Hungary/topics/Foreign-Trade> – 2017. 03. 15.

86 Kína esetén az egy tizedes jegyre kerekített érték mindenhol 0,1 értéket jelentene, mivel olyan nagy eltérések vannak a kínai gazdaság robusztussága miatt, hogy csak három tizedes jegy esetén láthatóak a különbségek. Kína elemzése során nem az a kérdés, hogy Magyarország mekkora potenciált jelentene számára, hanem az, hogy a Selyemúton elhelyezkedő összes ország együttesen mekkora kereskedelmi értéket képviselne számára.

Magyarország (34. táblázat). Irán és Türkmenisztán jelentős energiamennyiséget exportál, míg Bulgária, Kirgizisztán, Tádzsikisztán és Ukrajna jelentős energiaimportra szorul.

		Dél											
Magyarország		Szerbia	Bulgária	Törökország	Örményország	Azerbajdzsán	Irán	Türkmenisztán	Üzbegisztán	Tádzsikisztán	Kirgizisztán	Kína	Összesen
exp. / imp.	15'	5,2	3,3	0,5	23,6	6,3	2,5	14,7	8,2	29,4	22,7	0,144	116,6
	20'	3,3	2,5	0,4	15,5	3,7	1,8	10,0	6,4	19,9	12,5	0,113	76,2
	22'	3,1	2,4	0,4	15,0	3,1	1,8	9,8	6,2	18,8	11,5	0,106	72,1
imp. / exp.	15'	5,1	2,8	0,5	30,9	4,9	1,3	6,6	7,1	80,4	36,7	0,075	176,3
	20'	3,4	2,1	0,4	21,3	2,3	0,8	4,0	6,3	56,6	26,1	0,055	123,3
	22'	3,0	2,1	0,4	19,2	2,2	0,7	3,6	6,1	55,6	24,9	0,051	117,8

34. táblázat: Lehetőség-tér az OBOR2 (déli) útvonalon az OBOR országok számára.

Adatforrás: A WORLD DATA ATLAS honlapja<sup>87</sup> alapján a szerzők számításai

Mindkét útvonal hasonló összértékeket mutat, ezért nincs jelentős eltérés a déli és északi OBOR útvonal esetén. További elemzések esetén vizsgálható, hogy az egyes útvonalak országai számára milyen lehetőséget tartogatnak az útvonalak, amely alapján a támogatottság mértékére több támpontot kapnánk, de jelen tanulmányban a hazánk számára rejlő lehetőségeket vizsgáltuk elsősorban. Ugyanakkor ez is fontos szempont, amely azt támasztja alá, hogy a kvantitatív tényezőkön túl a kvalitatív tényezők vizsgálata és az adatokból még kevésbé látszó transzformációs jövők keresése, azonosítása is szükséges.

B) Transzformációs forgatókönyv a gyenge jelek, a szabadkártyák és trendek elemzésével

Gyenge jelek és szabadkártyák módosíthatják, formálhatják a OBOR országokban résztvevő termékek és szolgáltatások körét, és ezzel Magyarország szerepét. Azok a termék- vagy szolgáltatásexport és –import

87 <http://knoema.com/atlas/Hungary/topics/Foreign-Trade> – 2017. 03. 15.

tényezők, amelyek jelenleg relevánsak és fontosak, egy transzformációs, átalakuló jövő esetén megváltozhatnak.

A transzformáció alatt egy digitális átalakulást értünk, amelyben az internet elterjedése radikális gyorsasággal történik, ennek hatására bővül a digitális piac, és új lehetőségek nyílnak a földrajzilag háttérbe szorult területek számára is, amennyiben azok korábban immateriális javakat kínáltak, vagy szolgáltatást nyújtottak. Ennek a lehetőségnek a kihasználásához szükséges magas szintű, állam által támogatott oktatás vagy egyéni képzés, digitális írástudás és angol nyelvtudás. Az öntanuláshoz az interneten tömegek számára elérhető kurzusok (*Massive Open Online Courses*, röviden MOOC) kínálnak lehetőséget. E forgatókönyv a szolgáltatásexport és –importtényezőket növeli, és csökkenti az áruexport és –import tényezőket. Az internet elterjedése tovább segíti a sajtószabadság index növekedését is. Mivel az áruk dematerializálódása felerősödik, ezért kevesebb szállítás várható, és valamelyest csökkenhet az energiahordozó-export és –import értéke. E forgatókönyv kedvez a szoftver- és hardvercégeknek, az ipar 4.0 értékláncban résztvevőknek, a digitális technológiára épülő vállalkozásoknak. A kormány profitálhat a forgatókönyvből, ha megfelelő figyelmet fordít a digitálisan lemaradtak képzésére, az oktatásra és a nagyobb rendszerek digitális kiépítésére és elterjedésére annak érdekében, hogy a külföldi vállalkozók számára is vonzó környezetet jelentsen Magyarország.

#### C) Felelősségteljes forgatókönyv a gyenge jelek, a szabadkártyák és trendek elemzésével

A felelősségteljes forgatókönyv egy olyan alternatíva, amely a környezetvédelmet és a közösségi érdeket helyezi előtérbe, és konszenzusos megoldásra törekszik. A közösség érdeke a gazdasági homogenitás csökkentése, ezért a Gini-együttható csökkenése várható. Csak olyan jövőben lehet konszenzusos jövőt kialakítani, amelyben a közösség tagjai kinyilváníthatják nézeteiket, és erre építkezve megtalálhatják a közös pontokat és összehangolhatják az eltérő vélekedéseket. E jövő kedvez a sajtószabadság-index növekedésének. A környezetvédelem elősegítése érdekében nagy figyelmet kell szentelnie a kormánynak a zöld energiák elterjedésének,

az energiahatékonyság növelésének, amelynek következtében az energiahordozóexport és –import értéke csökken. Mind inkább fontossá válik a helyi gazdálkodás, az őstermelők és a piac összekapcsolása, a szállítás csökkentése, a helyben történő vásárlás. Emiatt az áru- és élelmiszerexport és –import értékek csökkenése várható. Az ország annál felelősségteljesebb, minél inkább képes az önellátásra és a környezeti adottságokban rejlő megújuló energia felhasználására, valamint az élelmiszer- és energia-pazarlás visszaszorítására. Fontos szerepet kap a digitális írástudás, mivel a pazarlás elkerülése érdekében fontos a papír nélküli irodák és ügyintézés kialakítása. A digitális írástudás továbbá kedvez a távmunka és részmunkaidő kialakításának, amely hozzájárul az utazás csökkentéséhez és optimalizálásához. Ha a munkavállalók nem ugyanabban az időben dolgoznának, akkor a forgalmi dugók elkerülhetők lennének. E forgatókönyv nem az export- és importértékek növelésére törekszik, hanem azon értékek mentén történő átalakítására, újfajta gondolkodás megteremtésére, életminőség növelésére, amelyben egy tisztább és élhetőbb világot igyekszik megteremteni. Ha ez a forgatókönyv valósulna meg, akkor kisebb valószínűséggel történhetne meg olyan szabadkártya, mint az atomerőmű-baleset vagy olyan trend, mint a klímaváltozás. Ebben a forgatókönyvben a Selyemút létrejötte nem annyira szükségszerű, mint az előző alternatívákban, kivéve abban az esetben, ha a Selyemutat sikerül környezetbarát közlekedési eszközzel megvalósítani, és a Selyemút szerepe az országokat átívelő együttműködés egyik eszköze lehet, nem csak gazdasági célokat megvalósítva.

### *Javaslat akciótervre*

A BAU forgatókönyv azt jelzi, hogy az adatok elemzésével jelenleg még kihasználatlan lehetőségek rejlenek, és láthatóvá válik a Magyarország és az OBOR országok közötti lehetőség–tér felmérése. Az alternatívák arra hívják fel a figyelmet, hogy a lehetőség–tér ugyan kihasználható, de választásunk van, melyiket akarjuk megvalósítani. A megvalósítás attól függ, hogy tudatosan kijelölünk-e számunkra fontos értékeket és azok fényében alakítjuk-e ki a stratégiánkat. Bármelyik alternatívát is választjuk, az állampolgárok digitális írástudásának kialakítása fontos szempont. A digitális átalakulás szinte

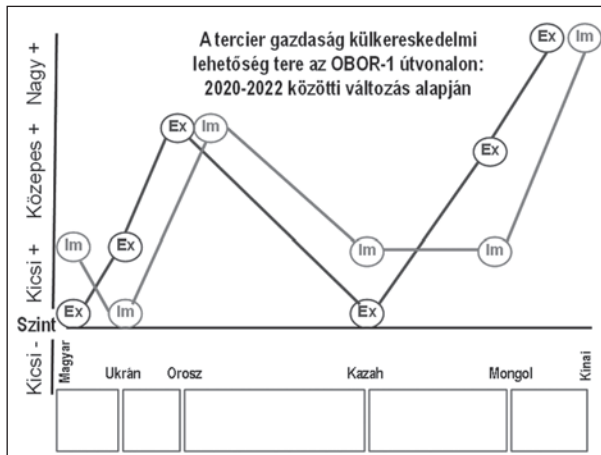
alapkövetelmény, de ahhoz, hogy valóban megvalósítható lehessen a transzformációs jövő, olyan innovációs környezet kell, amely kedvez az új technológiák meghonosodásának, és amely nemzetközi szintű elismertségre törekszik. Ennek fontos feltétele a magyar jogszabályi környezet biztosítása, az adminisztratív terhek csökkentése, a vállalkozások működésének elősegítése, az új ötletek inkubálása. A környezetvédelem előtérbe helyezése nemcsak Magyarország számára nagy kihívás – elsősorban az innovációk fejlesztése és importja révén –, hanem az egész világ számára kötelezően kijelölt megoldandó feladat, amely csak összefogással, nemzetek közötti megállapodásokkal jöhet létre. Ennek megvalósítása jelenti a legnagyobb erőfeszítést és legnagyobb előnyt is. El kell dönteni, hogy a főbb alternatívák között elsősorban mire érdemes koncentrálni, és ehhez hogyan lehet a különböző érintett csoportokat bevonni, ösztönözve azokat a támogatásra és a részvételre. Az alternatívák kiválasztását mindenképpen elősegítik participatív jövőkutatási módszerek.

## **Következtetések és továbbfejlesztési javaslatok**

A tanulmányban vizsgált OBOR1 és OBOR2 Új Selyemút zónákat azért jelöltük ki, mert a 64 országot magába foglaló kínai Új Selyemút, az ún. Vas Selyemút Övezet (CSIZMADIA, N. 2016) számos útvonala közül ez a két variáció az, amelyek Magyarországnak gazdasági kapu szerepet biztosíthatnak. A kínai transzkontinentális vasútfejlesztés „új eurázsiai földhidak” rendszerében Kijevet (és ezen keresztül Budapestet) is érintve Magyarországot az Európai Unió keleti kapujának a funkciójával látja el (a mi értelmezésünkben ez az OBOR1 zóna). A másik, délinek aposztrofált OBOR2 zóna a Vas Selyemút olyan belső-ázsiai nyomvonal az európai transzkontinentális (gyors) vasúthálózatban, amely Európában Isztambul–Szófia–Belgrád érintésével egy másodlagos EU-kapu szerepet biztosít Budapestnek a szerb csatlakozásig. A többi Új Selyemút nyomvonal zónája elkerüli Magyarországot.

A tanulmány végén szereplő 4. *melléklet* táblázatából kiolvasott, a közeljövőre vonatkozó trendeket illusztráló „térképeket” (103–106. ábra) a *gazdaságpolitikai döntéshozók figyelmébe lehet ajánlani* – mint módszertant. Melyik OBOR ország milyen kategóriába tartozik,

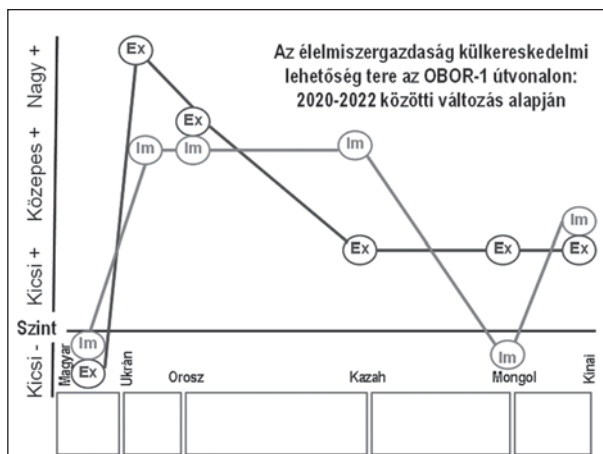
milyen külgazdasági preferencia sorrendben lehet gondolkozni esetükben?



103. ábra: Vezetői összefoglaló tér-kép. Az OBOR preferencia sorrend az „északi” (kijevi) útvonalon: Kazahsztán, Kína, Oroszország, Mongólia, Ukrajna.

(Az országok távolsága a diagram X tengelyén a fővárosok egymástól való távolságát reprezentálja.)

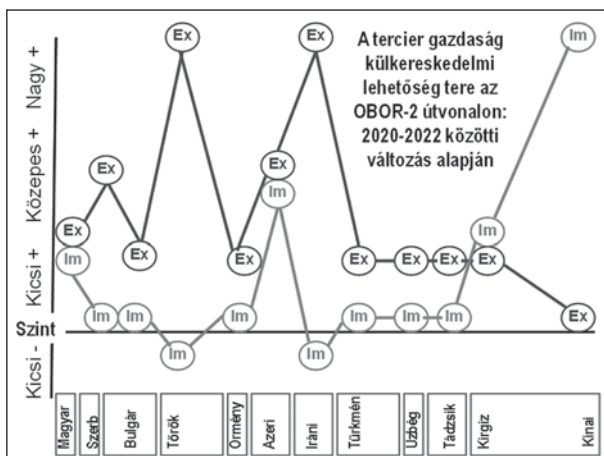
*Forrás: a 4. melléklet alapján a szerzők szerkesztése*



104. ábra: Vezetői összefoglaló tér-kép. Az OBOR preferencia sorrend az „északi” (kijevi) útvonalon: Kazahsztán, Oroszország, Kína, Ukrajna, Mongólia. (Az országok távolsága a diagram X tengelyén a fővárosok egymástól való távolságát reprezentálja.)

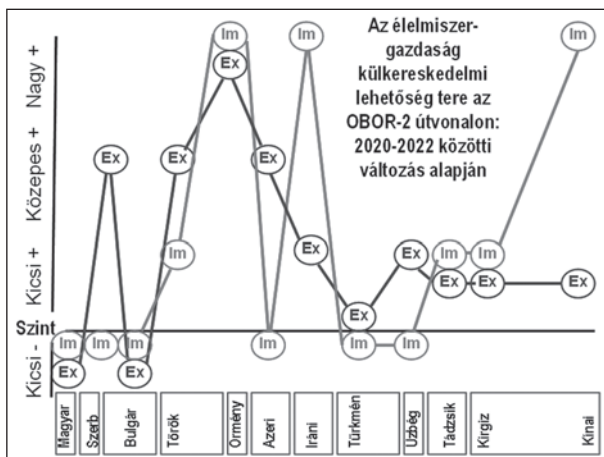
*Forrás: a 4. melléklet alapján a szerzők szerkesztése*





105. ábra: Vezetői összefoglaló tér-kép. Az OBOR preferencia sorrend a „déli” (isztanbuli) útvonalon: Kína, Azerbajdzsán, Kirgizisztán, Bulgária, Örményország, Tádzsikisztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán, Szerbia, Irán, Törökország. (Az országok távolsága a diagram X tengelyén a fővárosok egymástól való távolságát reprezentálja.)

Forrás: a 4. melléklet alapján a szerzők szerkesztése



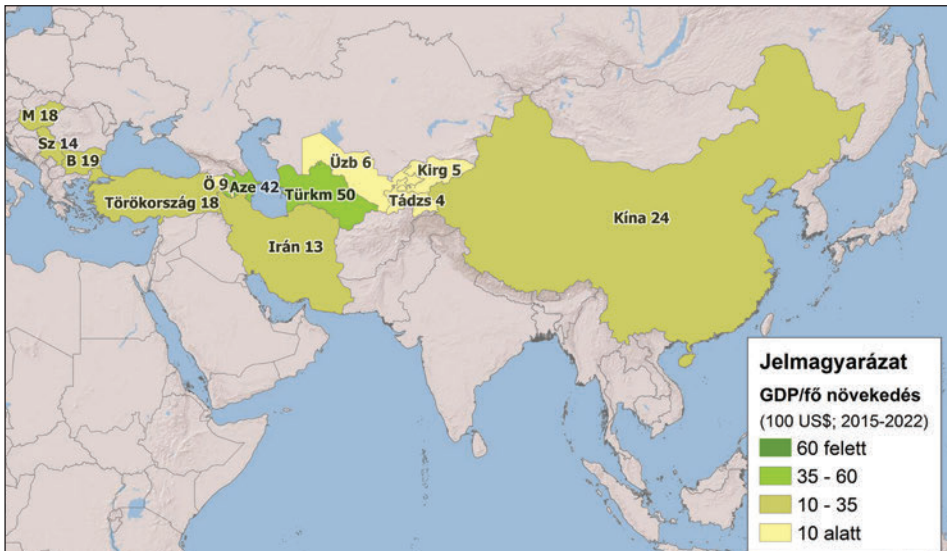
106. ábra: Vezetői összefoglaló tér-kép. Az OBOR preferencia sorrend a „déli” (isztanbuli) útvonalon: Irán, Kína, Örményország, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Bulgária, Törökország, Türkmenisztán, Üzbegisztán, Azerbajdzsán, Szerbia. (Az országok távolsága a diagram X tengelyén a fővárosok egymástól való távolságát reprezentálja.)

Forrás: a 4. melléklet alapján a szerzők szerkesztése



107. ábra: Vezetői összefoglaló tér-kép. Az „északi” (kijevi) útvonal országainak várható növekedési dinamizmusa: 1. Oroszo., 2. Kazahszt., 3. Kína, 4–5. Mong. és Magyar., 6. Ukr.

*Forrás:* a 4. melléklet alapján Varga Ágnes szerkesztése



108. ábra: Vezetői összefoglaló tér-kép. A „déli” (isztanbuli) útvonal országainak várható növekedési dinamizmusa: 1. Türkmeniszt., 2. Azerb., 3. Kína, 4. Bulgária, 5–6. Török. és Magyar., 7. Szerbia, 8. Irán, 9. Örményo., 10. Üzbegiszt., 11. Kirgiziszt., 12. Tádzsikiszt.

*Forrás:* a 4. melléklet alapján Varga Ágnes szerkesztése

Tanulmányunk során törekedtünk a kvantitatív és kvalitatív technikák összehangolására. A Selyemút projektet rendkívül sok tényező befolyásolja, ezért az adatok körét leszűkítettük az export–import adatok szintjére. Az országok kereskedelmi kapcsolatának elemzése ugyan egy objektív alap, de nem szabad elfelejteni, hogy a politikának és a geopolitikai vonatkozásoknak legalább akkora jelentősége van, mint a kereskedelmi tényezőknek. Mivel a Selyemút egy meghatározó geopolitikai erőter lenne, ezért szükséges e szemszögből az elemzésünk kiegészítése. A kvantitatív adatelemzést kibővítettük olyan kvalitatív szemlélettel, amely a diszkontinuitást helyezi előtérbe. Az adatoktól eltérő jövőnél főleg a digitális gazdaság és fenntartható fejlődés értékei mentén vizsgáltunk. A téma többoldalú megközelítése mindenképpen ajánlott.

A legfontosabb fejlesztési iránynak tartjuk az elemzett tényezők és az adatok körének kibővítését, mivel tanulmányunk módszertani céllal jött létre, és korlátozott adatforrás állt rendelkezésünkre. Az adatok elemzésénél javasoljuk statisztikai programmal elkészített várható minimum- és maximumérték számítását, amelyet aztán interdiszciplináris szakértői csoporttal véleményeztetni ajánlott. Az interdiszciplináris csoportírással, vagy szóbeli megkérdezése ideális lenne a gyenge jelek és szabadkártyák feltárására és elemzésére, amelyek megmutatnák a várhatótól eltérő alternatívákat.

## **Irodalomjegyzék**

- BÖGEL GY. 2008: A Schumpeteri „termelő rombolás” módjai az infokommunikációs iparban. – Közgazdasági Szemle 60, április, pp. 344–360. – <http://epa.oszk.hu/00000/00017/00147/pdf/04vszbogel.pdf> – 2017. 02. 27.
- BURMEISTER, K. – NEEF, A. 2005: In the Long Run. – München: Corporate Foresight und Langfristdenken in Unternehmen und Gesellschaft
- CHRISTENSEN, C. M. – ROTH, E. A. – ANTHONY, S. D. 2004: Seeing What’s Next. – Boston: Harvard Business School Press. – The Economist, január 5. 54 p
- CONWAY, M. A. 2015: Foresight: an introduction. A Thinking Futures Reference Guide. – Thinking Futures. – Melbourne 45 p.
- CSIZMADIA N. 2016: Geopillanat – A 21. század megismerésének térképe. – Budapest: L’Harmattan

- DAHEIM, C. – GARY, J. – HINES, A. – LAAN VAN DER, L. 2016: Foresight Competency Model, pp 1–16. – <http://www.apf.org>
- HIDEG É. – KOROMPAI A. – KOVÁCS G. – NOVÁKY E. 1997: Jövőkutatás. – Budapest: Aula Kiadó
- INAYATULLAH, S. 2013: Futures Studies. Theories and Methods. – In: JUNQUERA, F. G. (ed.), There's a Future. Visions for a Better World. – Madrid: BBVA, pp. 36–66
- JENEY L. – VARGA Á. 2017: Az Új Selyemút Övezet gazdaságföldrajza. – In.: PÉTI M. (szerk): Az Új Selyemút Gazdasági Övezet földrajzi és geostratégiai dimenziói. – Budapest: BCE, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, pp. 35–82.
- JENEY L. 2010: Paul Krugman szakmai életrajza. – Corvinus Regionális Tanulmányok 1 (1)
- KRISTÓF T. 2002: A szcenárió módszertan a jövőkutatásban. – In: HIDEG É. (szerk.): Jövőtanulmányok 19. – Budapest: Jövőkutató Kutatóközpont, BKÁE. ISBN 963 503 2773
- KUOSA, T. 2012: The Evolution of Strategic Foresight: Navigating Public Policy Making. – Gower publishing, June. ISBN: 978-1-4094-2986-9
- MILLSAPS, B. B. 2016: 3D Hubs Releases Worldwide 3D Printing Trends Report for July 2016, Format Goes Quarterly – <https://3dprint.com/141228/3d-hubs-trends-july-2016/> – 2017. 02. 27.
- ROHRBECK, R. – ARNOLD, H. M. – HEUER, J. 2007: Strategic Foresight – a case study on the Deutsche Telekom Laboratories. – New Delhi: ISPIM Asia Conference
- SCHULTZ, W. L. 2006: The cultural contradictions of managing change: using horizon scanning in an evidence-based policy context. – Foresight 8 (4): pp. 3–12.
- SCHUMPETER, J. 1980: A gazdasági fejlődés elmélete. – Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó
- TOMMEI, S. – SACIO-SZYMANSKA, A. 2016: Bevezetés a foresight módszertanába. – In: HIDEG É. – KONONIUK, A. – SACIO-SZYMANSKA, A. – TOMMEI, S. – TYUKODI G.: Foresight az üzleti szektorban. – Nemzetközi Visegrádi Alap
- TONI DE, A. F. – SIAGRI, R. – BATTISTELLA, C. 2015: Antipare il Futuro: Corporate Foresight. – Biblioteca dell'Economia d'Azienda, Egea spa

- TÓZSAI. 2017: Országérték. – Budapest: Gazdaságföldrajzi, Geoökonómiai és Fenntartható Fejlődés Intézet, BCE. – [http://akk.uni-nke.hu/uploads/media\\_items/tozsa-istvan-orszag-ertek-1.original.pdf](http://akk.uni-nke.hu/uploads/media_items/tozsa-istvan-orszag-ertek-1.original.pdf)
- VEIGL H. 2006: Jövőkutatósi alapfogalmak új megközelítésben. – In: A jövőkutatósi fogalmaktól a „stratégiaán túl”-ig. – MTA–BCE Komplex Jövőkutatósi Kutatócsoport Füzetek 7.
- VERGRAGT, PH. J. – QUIST, J. 2011: Back-casting for sustainability: Introduction to the Special Issue. – Technological Forecasting and Social Change 78, pp. 747–755.

Egyéb internetes forrás:

WORLD DATA ATLAS: – <https://knoema.com/atlas> – 2017. 03. 15.

## Melléklet

	GDP/fő (míó \$)	2016	2020	2022	CAGR 2016–2020	CAGR 2016–2022
Észak	Magyarország	11,9	13,6	13,7	3,4%	2,3%
	Ukrajna	8,2	8,7	8,8	1,5%	1,1%
	Oroszország	8,8	14,5	15,0	13,2%	9,2%
	Kazahsztán	7,1	12,9	13,3	15,9%	10,9%
	Mongólia	3,7	5,2	5,5	8,9%	7,0%
	Kína	8,3	11,2	12,4	7,8%	7,0%
Dél	Magyarország	11,9	13,6	13,7	3,4%	2,3%
	Szerbia	5,3	6,6	6,7	5,5%	4,0%
	Bulgária	7,1	8,7	9,0	5,3%	4,1%
	Törökország	9,3	5,9	3,3	–11,0%	–15,7%
	Örményország	3,6	4,4	4,5	5,1%	4,0%
	Azerbajdzsán	3,8	7,7	8,0	19,7%	13,4%
	Irán	5,1	6,2	6,4	5,0%	3,7%
	Türkmenisztán	6,7	10,2	11,7	11,2%	9,7%
	Üzbegisztán	2,1	2,6	2,7	4,9%	4,1%
	Tádzsikisztán	0,8	1,2	1,2	11,5%	8,5%
	Kirgizisztán	1,0	0,6	0,3	–9,7%	–18,2%
	Kína	8,3	11,2	12,4	7,8%	7,0%

	Észak	2016	2020	2022	CAGR 2016–2020	CAGR 2016–2022
áruexport (míó \$)	Magyarország	92600,0	111290,3	113817,0	4,7%	3,5%
	Ukrajna	36317,0	76452,7	78929,9	20,5%	13,8%
	Oroszország	194087,0	377565,6	397268,0	18,1%	12,7%
	Kazahsztán	30186,0	52127,3	54891,7	14,6%	10,5%
	Mongólia	3797,0	7608,9	8313,2	19,0%	14,0%
	Kína	1681951,0	2298858,9	2445361,1	8,1%	6,4%
ebből: energia (áru %-a)	Magyarország	8,3	8,9	7,4	1,6%	–2,0%
	Ukrajna	28,9	114,2	117,5	41,0%	26,3%
	Oroszország	1,8	2,4	2,8	7,1%	7,4%
	Kazahsztán	5,6	5,5	4,8	–0,6%	–2,4%
	Mongólia	23,0	16,4	12,1	–8,1%	–10,2%
	Kína	12,7	7,4	2,5	–12,6%	–23,6%
szolgáltatás-export (míó \$)	Magyarország	16036,0	19722,1	20207,3	5,3%	3,9%
	Ukrajna	10751,0	16243,1	16784,0	10,9%	7,7%
	Oroszország	88617,0	133779,0	141892,7	10,8%	8,2%
	Kazahsztán	14440,9	16913,4	17801,4	4,0%	3,5%
	Mongólia	1036,0	2659,8	3334,8	26,6%	21,5%
	Kína	468895,9	442006,2	481187,0	–1,5%	0,4%
ebből: élelmiszer (szolgáltatás %-a)	Magyarország	8,0	8,6	8,4	1,9%	0,9%
	Ukrajna	38,0	61,1	76,3	12,6%	12,3%
	Oroszország	4,7	7,3	8,8	11,7%	11,0%
	Kazahsztán	4,6	5,1	5,7	2,4%	3,8%
	Mongólia	1,3	0,5	0,4	–22,8%	–18,9%
	Kína	2,8	3,7	4,2	7,0%	6,9%



	Észak	2016	2020	2022	CAGR 2016–2020	CAGR 2016–2022
áruimport (míó \$)	Magyarország	98578,0	118381,2	120856,6	4,7%	3,5%
	Ukrajna	37859,0	63319,6	64539,5	13,7%	9,3%
	Oroszország	340349,0	535259,6	549150,6	12,0%	8,3%
	Kazahsztán	45726,0	97975,3	101028,7	21,0%	14,1%
	Mongólia	4670,0	6541,5	6844,8	8,8%	6,6%
	Kína	2274949,0	3014691,8	3220874,6	7,3%	6,0%
ebből: energia (áru %-a)	Magyarország	2,3	1,3	0,3	–13,6%	–30,1%
	Ukrajna	1,1	1,4	1,1	6,4%	0,0%
	Oroszország	63,0	54,7	47,1	–3,5%	–4,7%
	Kazahsztán	68,0	68,7	66,0	0,2%	–0,5%
	Mongólia	22,7	58,1	68,6	26,5%	20,2%
	Kína	1,2	1,0	0,9	–3,7%	–4,1%
szolgáltatás-import (míó \$)	Magyarország	16036,0	19260,5	19615,3	4,7%	3,4%
	Ukrajna	12442,0	21662,1	22376,7	14,9%	10,3%
	Oroszország	51742,3	76954,7	80660,8	10,4%	7,7%
	Kazahsztán	6409,6	7116,1	7536,3	2,6%	2,7%
	Mongólia	690,6	695,4	714,7	0,2%	0,6%
	Kína	286539,7	493177,9	592977,3	14,5%	12,9%
ebből: élelmiszer (szolgáltatás %-a)	Magyarország	5,3	5,2	5,0	–0,4%	–0,8%
	Ukrajna	9,0	12,5	13,6	8,7%	7,1%
	Oroszország	13,9	17,1	19,2	5,4%	5,6%
	Kazahsztán	10,8	13,4	14,6	5,5%	5,1%
	Mongólia	12,5	8,0	7,5	–10,5%	–8,1%
	Kína	6,7	9,2	10,5	8,2%	7,8%

	Dél	2016	2020	2022	CAGR 2016–2020	CAGR 2016–2022
áruexport (míó \$)	Magyarország	98578,0	118381,2	120856,6	4,7%	3,5%
	Szerbia	13355,0	20330,0	23011,6	11,1%	9,5%
	Bulgária	25690,0	34107,3	35010,1	7,3%	5,3%
	Törökország	143883,0	177560,6	181483,6	5,4%	3,9%
	Örményország	1487,0	2215,6	2516,2	10,5%	9,2%
	Azerbajdzsán	14500,0	34367,3	35535,1	24,1%	16,1%
	Irán	63000,0	107662,6	109759,5	14,3%	9,7%
	Türkmenisztán	14000,0	23028,1	25477,8	13,2%	10,5%
	Üzbegisztán	13000,0	9474,5	6791,4	–7,6%	–10,3%
	Tádzsikisztán	900,0	1202,1	1205,8	7,5%	5,0%
	Kirgizisztán	1676,0	2220,6	2286,6	7,3%	5,3%
	Kína	2274949,0	3014691,8	3220874,6	7,3%	6,0%
ebből: energia (áru %-a)	Magyarország	2,3	1,3	0,3	–13,6%	–30,1%
	Szerbia	4,9	6,3	6,9	6,1%	5,6%
	Bulgária	9,1	14,4	14,6	12,1%	8,2%
	Törökország	3,1	4,8	4,9	11,6%	7,9%
	Örményország	6,4	15,5	19,3	24,8%	20,2%
	Azerbajdzsán	87,0	66,7	53,1	–6,4%	–7,9%
	Irán	65,2	55,1	50,5	–4,1%	–4,2%
	Türkmenisztán	68,0	68,7	66,0	0,2%	–0,5%
	Üzbegisztán	9,7	12,6	12,5	6,8%	4,3%
	Tádzsikisztán	9,7	24,3	28,6	25,9%	19,7%
	Kirgizisztán	9,7	24,3	28,6	25,9%	19,7%
	Kína	1,2	1,0	0,9	–3,7%	–4,1%

	Dél	2016	2020	2022	CAGR 2016–2020	CAGR 2016–2022
szolgáltatás-export (míó \$)	Magyarország	16036,0	19260,5	19615,3	4,7%	3,4%
	Szerbia	4740,1	6574,0	7351,1	8,5%	7,6%
	Bulgária	7859,9	9442,0	9770,3	4,7%	3,7%
	Törökország	46695,0	59808,4	63078,1	6,4%	5,1%
	Örményország	1512,7	2133,9	2304,0	9,0%	7,3%
	Azerbajdzsán	4444,0	6324,6	7039,9	9,2%	8,0%
	Irán	7861,2	13749,4	17195,0	15,0%	13,9%
	Türkmenisztán	252,4	434,8	461,0	14,6%	10,6%
	Üzbegisztán	252,4	434,8	461,0	14,6%	10,6%
	Tádzsikisztán	252,4	434,8	461,0	14,6%	10,6%
	Kirgizisztán	843,8	1327,5	1428,2	12,0%	9,2%
	Kína	286539,7	493177,9	592977,3	14,5%	12,9%
ebből: élelmiszer (szolgáltatás %-a)	Magyarország	8,0	8,6	8,4	1,9%	0,9%
	Szerbia	104,5	110,4	112,5	1,4%	1,2%
	Bulgária	15,5	15,4	14,0	–0,2%	–1,7%
	Törökország	12,1	15,9	17,8	7,0%	6,6%
	Örményország	31,2	57,3	68,9	16,4%	14,1%
	Azerbajdzsán	6,7	11,9	15,8	15,5%	15,4%
	Irán	7,1	10,1	11,6	9,2%	8,5%
	Türkmenisztán	4,6	5,1	5,7	2,4%	3,8%
	Üzbegisztán	4,6	5,1	5,7	2,4%	3,8%
	Tádzsikisztán	18,3	12,3	5,8	–9,5%	–17,3%
	Kirgizisztán	18,3	12,3	5,8	–9,5%	–17,3%
	Kína	2,8	3,7	4,2	7,0%	6,9%

	Dél	2016	2020	2022	CAGR 2016–2020	CAGR 2016–2022
áruimport (míó \$)	Magyarország	92600,0	111290,3	113817,0	4,7%	3,5%
	Szerbia	18173,0	29742,7	32670,4	13,1%	10,3%
	Bulgária	29298,0	39266,5	40691,3	7,6%	5,6%
	Törökország	207199,0	277567,1	289531,4	7,6%	5,7%
	Örményország	3254,0	5504,2	5799,0	14,0%	10,1%
	Azerbajdzsán	9400,0	12009,0	12630,9	6,3%	5,0%
	Irán	42500,0	60577,4	61879,9	9,3%	6,5%
	Türkmenisztán	7800,0	11501,3	11693,3	10,2%	7,0%
	Üzbegisztán	14000,0	17904,7	18468,4	6,3%	4,7%
	Tádzsikisztán	3400,0	4915,8	5217,4	9,7%	7,4%
	Kirgizisztán	4070,0	7520,5	8188,6	16,6%	12,4%
	Kína	1681951,0	2298858,9	2445361,1	8,1%	6,4%
ebből: energia (áru %-a)	Magyarország	8,3	8,9	7,4	1,6%	–2,0%
	Szerbia	19,4	19,7	19,9	0,5%	0,4%
	Bulgária	15,0	34,9	37,9	23,5%	16,7%
	Törökország	7,1	8,1	8,9	3,4%	3,8%
	Örményország	20,9	25,8	27,5	5,4%	4,7%
	Azerbajdzsán	1,7	16,7	25,3	77,1%	56,8%
	Irán	4,4	4,7	4,8	1,8%	1,6%
	Türkmenisztán	5,6	7,9	7,7	9,0%	5,4%
	Üzbegisztán	19,3	15,3	15,0	–5,6%	–4,1%
	Tádzsikisztán	19,3	33,1	40,0	14,4%	12,9%
	Kirgizisztán	19,3	33,1	40,0	14,4%	12,9%
	Kína	12,7	7,4	2,5	–12,6%	–23,6%

	Dél	2016	2020	2022	CAGR 2016–2020	CAGR 2016–2022
szolgáltatás-import (míó \$)	Magyarország	16036,0	19722,1	20207,3	5,3%	3,9%
	Szerbia	3936,4	4505,3	4654,2	3,4%	2,8%
	Bulgária	5592,6	6640,4	6892,7	4,4%	3,5%
	Törökország	22562,0	25239,7	24670,4	2,8%	1,5%
	Örményország	1607,3	1874,2	1867,2	3,9%	2,5%
	Azerbajdzsán	8672,9	18788,1	24410,5	21,3%	18,8%
	Irán	2471,1	2387,7	2358,6	–0,9%	–0,8%
	Türkmenisztán	493,8	839,5	886,1	14,2%	10,2%
	Üzbegisztán	493,8	839,5	886,1	14,2%	10,2%
	Tádzsikisztán	493,8	839,5	886,1	14,2%	10,2%
	Kirgizisztán	971,7	1650,3	1788,0	14,2%	10,7%
	Kína	468895,9	442006,2	481187,0	–1,5%	0,4%
ebből: élelmiszer (szolgáltatás %-a)	Magyarország	5,3	5,2	5,0	–0,4%	–0,8%
	Szerbia	3,6	2,5	2,1	–8,9%	–8,3%
	Bulgária	9,7	7,5	5,9	–6,3%	–7,9%
	Törökország	5,3	6,4	6,9	4,9%	4,4%
	Örményország	19,9	25,4	28,0	6,3%	5,9%
	Azerbajdzsán	14,5	9,0	5,2	–11,1%	–15,7%
	Irán	25,0	48,2	60,3	17,8%	15,8%
	Türkmenisztán	10,8	10,7	10,9	–0,3%	0,1%
	Üzbegisztán	10,8	10,7	10,9	–0,3%	0,1%
	Tádzsikisztán	14,0	8,0	4,8	–13,1%	–16,5%
	Kirgizisztán	14,0	8,0	4,8	–13,1%	–16,5%
	Kína	6,7	9,2	10,5	8,2%	7,8%

4. melléklet: Az OBOR útvonalakra készített gazdasági előrejelzések adatai  
(millió dollár, %), 2015–2022.



## IV.2. „Interaktív” WEB-es forgatókönyvek készítése a Selyemút problémakörének példáján

### A forgatókönyvírás

A forgatókönyvírást nagyon nehéz megfogalmazni, de egy rövid leírása a következő lehet: a jövők előre elpróbálása. Ugyanakkor elismert jövőkutatók a következőképpen fogalmazták meg:

- ⊕ Herman Kahn és Anthony J. Wiener elismert jövőkutatók 1967-ben publikált *The Year 2000* című könyvükben a forgatókönyvírás módszerét úgy foglalják össze, hogy az események feltételezett egymás utáni sorozata, amelynek az a célja, hogy fókuszáljon az ok és okozati viszonyokra és a döntési pontokra.” (KAHN, H. – WIENER, A. J. 1967).
- ⊕ Eleonora Masini jövőkutató 1993-ban megjelent *Why Futures Studies?* című könyvében a forgatókönyvírásról azt emeli ki, hogy az egy olyan eszköz, amely döntéshozók munkáját segíti úgy, hogy csökkenti a bizonytalanságot, és növeli a tudás szintjét (MASINI, E. B. 1993).
- ⊕ A hazai Jövő kutatás c. könyvben a forgatókönyvírásról az alábbi található: *„A forgatókönyvírás az időben egymás után következő események, tendenciák közötti kapcsolatok logikai feltárására, megítélésére és ezek alapján következtetések levonására irányul.”* (HIDEG É. et al. 1997 p. 170.)
- ⊕ Kristóf Tamás a szcenárió-építést átfogóan megvizsgáló tanulmányában a szcenáriókról az alábbiakat foglalja össze: *„A szcenáriókat tehát a jövőről szóló történetekként foghatjuk fel. Minden szcenárió egy eltérő, plauzibilis történetet mutat be. A szcenárió tervezésnek nem a jövő előrejelzése a célja, hanem, hogy megmutassa, milyen tényezők befolyásolják a jövőt annak különböző várható megvalósulásai irányában.”* (KRISTÓF T. 2002. p. 9.)

De, ha pongyolán, mindenki által érthetően kellene megfogalmazni a forgatókönyvírást, akkor következő megfogalmazás is használható: az irodalmi alkotások színpadra vagy filmre viteléhez átdolgozott változat.

Herman Kahn-t szokás nevezni a szcenárió tervezés „apjának”, ő az 1950-es években kezdte el használni a szcenárió tervezés első



változatát (GLENN, J. C. 2003). Kahn a RAND Corporationnál készített forgatókönyveket. Ezt követően a Hudson Intézetnél folytatta kutatásait. Ezek a forgatókönyvek kimondottan *katonai–stratégiai célokra* készültek. Az első publikáció is Kahnhoz köthető, amely 1965-ben „*On Escalation: Metaphors and Scenarios*” címmel jelent meg (KAHN, H. 1965).

A scenárió-építés vállalati környezetben használt változatát az 1960-as években kezdte el alkalmazni Pierre Wack, aki a Royal Dutch Shell-nél állt alkalmazásban (WACK, P. 1985; HEIJDEN VAN DER, K. 1996). Az 1970-es években a Shell számos vállalati forgatókönyvet dolgozott ki az 1973-as olajválságot megelőzően. Az energiaválság után két jelentős publikáció jelent meg a forgatókönyvírás körében, amelyek fő témáját az energiahordozók jelentik (Federal Energy Administration Project 1974; FREEMAN, R. E. 1984). Ezek a publikációk azért fontosak, mert ezek voltak az elsők, amelyek a közvélemény számára készültek. Ezeken belül kimondottan az energia problémát próbálták feltárni mindenki számára.

Fontos megemlíteni, hogy napjainkban a Millennium-projekt keretében több mint 700 forgatókönyv elérhető az oldalukon (GLENN, J. C. 2003). Legutoljára Jerome C. Glenn-nek és társainak jelentek meg publikációi a Millennium-projekt keretében Futures Research Methodology címen, amelyet rendszeresen frissítenek és már a 3.0-nál tartanak (GLENN, J. C. – THE FUTURES GROUP INTERNATIONAL 2009).

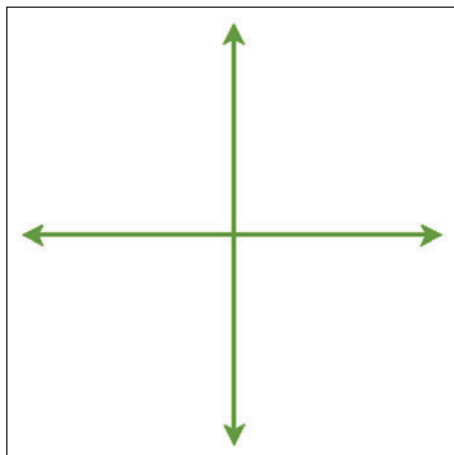
Kahn három típusú scenárió fajtát különböztet meg (GLENN, J. C. – THE FUTURES GROUP INTERNATIONAL 2007):

- ⊕ a meglepetésmentes (surprise-free) scenáriók azok, amelyek a múlt trendjeit extrapolálják a jövőre;
- ⊕ a rossz esetek (worst case) forgatókönyvek, amelyek a negatív leképzésekre épülnek;
- ⊕ a jó esetek (best case) forgatókönyvek, amelyek a jó vezetés következtében jönnek létre.

Érdekességgéppen fontos megemlíteni, hogy Kahn nyilatkozta egyszer azt, hogy a legnagyobb meglepetés a meglepetés mentes scenárió (GLENN, J. C. – THE FUTURES GROUP INTERNATIONAL 2007). Ez azért érdekes, mert az ő korában sokkal kiszámíthatóbb volt a világ, mint ma, ugyanakkor a jövőkutatók tele voltak extrém várakozásokkal.

A Shell scenárió építő eljárása ettől eltérő megoldást javasol. Ők a kiválasztott nagy hatású és kis valószínűségű változásokból

képzett két tengely mellett képezhető négy szcenárió kidolgozását tartják célravezetőnek (WACK, P. 1985; GLENN, J. C. – THE FUTURES GROUP INTERNATIONAL 2007; EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2005–2008) (109. ábra).



109. ábra: A két tengelyes szcenáriós módszer

Forrás: a szerző készítése

Mára a jövő kutatás egyik leggyakrabban használt eljárásává vált a 4 jövőalternatívát kidolgozó szcenárióépítő eljárás. Ennek okai az alábbiak:

- ⊕ a szcenárió tárgyat a környezetével kölcsönhatásban kezeli;
- ⊕ lehetővé teszi a stakeholderek – a különböző érintett csoportok – bevonását, de természetesen a szakértői részvételt is meghagyja egyik lehetőségként;
- ⊕ dinamikus gondolkodásra készítet, mert a lehetséges változásokat feltérképezteti a résztvevőkkel;
- ⊕ becslíti a jövőt legmeglepőbb módon befolyásoló és különböző természetű változásokat és azok kiválasztását, mint tengelyt alkotó tényezőket;
- ⊕ a 4 szcenárió elmesélése, leírása közös gondolkodással is megvalósítható, ami erősíti a jövőről gondolkodásban a team-munkát;
- ⊕ a 4 forgatókönyv, mint 4 jövőalternatíva még átlátható, kezelhető számú összefüggés közben tartását teszi lehetővé (GLENN, J. C. – THE FUTURES GROUP INTERNATIONAL 2007; EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2005–2008).

## **A WEB-es scenárióépítő módszer**

A kidolgozott ember és gép interakcióra épülő scenárió építő módszer fő célja, hogy tértől, időtől és kompetencia szinttől függetlenül lehessen jövőalternatívákat készíteni. A módszer minden egyes lépésben az egyszerűsége törekszik. Ezekre azért van szükség, hogy tetszőleges kompetencia szintű emberek is el tudják készíteni a saját lehetséges jövőkimeneteiket.

A forgatókönyvíráshoz nem szükséges semmilyen speciális céleszköz, hanem csak egy olyan készülék (pl. laptop, asztali PC, okostelefon, tablet), amely az internethez tud csatlakozni, és futtatható róla egy tetszőleges internetböngésző. Az adatokon történő feldolgozás egy központi szerveren fog történni. Ugyanakkor a szerveroldali program is úgy van kialakítva, hogy az tetszőleges kis teljesítményű beágyazott eszközön is futtatható legyen.

A scenáriókészítési folyamat úgy lett kialakítva, hogy azt bármikor meg lehet szakítani, és más, tetszőlegesen választott időpontban folytatni lehet. Még a kitöltéshez felhasznált eszközöknek sem kell azonosnak lenniük, amelyekről a folytatás történik. Ebből adódik, hogy a rendszer minden egyes lépést adatbázisban tárol, így az adatokon tetszőleges, egyéb célirányos feldolgozások is elvégezhetőek.

A különböző kompetencia szinttel rendelkező stakeholderek miatt folyamatos, nagy szabadságfokú hibaelhárítás van alkalmazva a rendszerben. Vagyis minden egyes lépésben nagy mennyiségű hibaellenőrzés található. Ezek a felhasználókat folyamatosan tájékoztatják, hogy az adott lépésekben miket kell módosítaniuk és javítaniuk.

Végezetül fontos azt is megemlíteni, hogy szerveroldalon a módszer nem tartalmaz semmilyen jellegű emberi kontrollt. Az aktuálisan folyamatban lévő adatokon a szerver valós idejű feldolgozásokat végez el, és azok kimeneteinek eredményét valós időn belül visszaküldi a klienseknek. A szerver úgy van kialakítva, hogy azzal egyszerre, és egymástól függetlenül nagyszámú scenárió változat kidolgozása is megoldható legyen.

Fontos megemlíteni, hogy az oldal támogatja az UTF8-as karakterkészlet, ezért bármilyen nyelven lehet scenáriókat készíteni.

Minden egyes oldal elején található egy részletes leírás, melynek tartalma az, hogy azt adott oldalon mit kell csinálnia a felhasználónak.

Ha esetlegesen a felhasználónak ezek után sem sikerült megfelelően az oldalt kitöltenie, akkor egy piros színű szöveg fog az oldal tetején megjelenni, hogy milyen hiányosságok történtek.

A fejezet következő pontjaiban a rendszer fontosabb lépéseinek leírása történik.

### *Regisztráció*

A kezdeti lépésben a regisztráció történik, amelynek segítségével a későbbiekben könnyebben azonosíthatóak a felhasználók. A regisztrációnál a minél kevesebb adat megadására támaszkodik a rendszer. A regisztrációs lépés befejeztével a szerver egy azonosítókódot fog küldeni az új felhasználónak az általa megadott e-mail címre. Ez a kód csak egy szcenárió készítési és szavazási folyamat alatt érvényes.

### *A téma megadása*

A téma egy csoportos megbeszélés vagy workshop alapján rögzített. Erre azért volt szükség, hogy a lehetséges egyénileg elkészített szcenáriók egy témakörre összpontosuljanak. A téma a következő: „A selyemút geopolitikai hatása Magyarországra”. A szcenárió-építésnek ebben a formájában a stakeholderek nem tudnak semmit se módosítani a várható vagy lehetséges változások témajegyzékén. A 110. ábrán látható a rögzített téma oldala.

**TÉMA MEGADÁSA**

A szcenárió készítési módszerben a téma RÖGZÍTETT, ezért nem tudja módosítani!  
Ha végzett, akkor kattintson a KÖVETKEZŐ gombra.

Téma: A selyemút geopolitikai hatása Magyarországra

Téma	Nézőpont	Értékelés	Tengely	Negyed nevek	Negyed leírások	Összegzés
------	----------	-----------	---------	--------------	-----------------	-----------

110. ábra: A rögzített téma

Forrás: a szerző készítése

## A szempontok meghatározása

A „Szempont Választó lapon” (111. ábra) a felhasználható szempontok előre rögzítésre kerültek. Az egyes szempontok a kutatási meetingeken alakultak ki, és több tudományterületet felölelnek. A választható szempontok 50 darabban lettek maximalizálva. Ezek a szempontok megtalálhatóak a 5. melléklet táblázatában. A web-es oldalon az egyes szempontokat egy legördülő menüből lehet kiválasztani, majd egy gomb segítségével lehet egyesével rögzíteni. Ha esetlegesen később a stakeholder úgy dönt, hogy az egyik kiválasztott szempont neki nem megfelelő, akkor az „Eltávolít” gombbal törölheti a listából. A kevés és a nagy mennyiségű szempont meghatározása ellen limitek lettek bevezetve. A kiválasztható minimális darabszám 5-ben a maximális darabszám 10-ben lett limitálva. A limitáció miatt azokat a fogalmakat célszerű kiválasztani, amelyeket a résztvevő fontosnak talál.

ELEMZÉSI SZEMPONTOK MEGADÁSA

Azokat az elemzési szempontokat kell kiválasztani az előre rögzítettek közül a legördülő eleméből. Csak azokat válassza ki, amelyeket Ön hatásosnak tart a megadott témával kapcsolatban.

A szempontokat a HOZZÁAD gombbal lehet rögzíteni, ha meggondolta magát a fontossággal kapcsolatban, akkor az ELTÁVOLÍT gombbal lehet törölni.

Minimum 5-öt ki kell választani, maximumnak csak 10 választható.

Nézőpont : Autópár további fellendülése

Hozzáad

Az USA fenntartásokkal kezeli a selyemutat	Eltávolít
Csovezetekes szallitas elterjedese a selyemut menten	Eltávolít
Innovaciós központok létrejötte a selyemút mentén	Eltávolít
Kínai befektetések megjelenése a selyemút mentén	Eltávolít
Kínai érdekeltsége EU régióban növekszik	Eltávolít
Kína a magyar szerepet tranzitnak tartja	Eltávolít
Magyar termékek piaca nő a selyemút mentén	Eltávolít
Magyarország koncepciókkal készül a selyemút megvalósulására	Eltávolít
Selyemút vonzza a fejlesztési projekteket	Eltávolít
Államok közötti gazdasági kapcsolatok, erősödése a selyemút mentén	Eltávolít

Következő

Téma	Nézőpont	Értékelés	Tengely	Negyed neve	Negyed leírások	Összegzés
------	----------	-----------	---------	-------------	-----------------	-----------

111. ábra: A szempontok meghatározása

Forrás: a szerző készítése

## A szempontok kiértékelése

A kiválasztott szempontokat értékelni kell (112. ábra), hatás (Impact) és bizonytalanság (Uncertainly) szempontjából. A hatás fogalmának a jelentése

az, hogy az adott esemény milyen hatással lesz a jövőre. A bizonytalanság fogalma azt foglalja magába, hogy az adott esemény bekövetkezése mennyire lesz bizonytalan a jövőben a stakeholder résztvevők megítélése szerint.

A szempontok értékelése három fokozatú skálán történik, amelyek a következők: alacsony (Low), közepes (Moderate) és magas (High). A fokozatokat egyesével kell kiválasztani külön-külön hatásra és bizonytalanságra. Fontos, hogy az alacsony és a magas értékek is bekerüljenek az értékelésbe, mert csak azokból választhat a rendszer tengelyeket, amelyekre vonatkozóan együtt fordul elő a kis bekövetkezési esély és a várhatóan nagy hatás.

**SZEMPONTOK ÉRTÉKELÉSE**

Az elemzési szempontokat értékelni kell HATÁS és BIZONYTALANSÁG szempontjából. Az értékelés három fokozatú skálán (Low, Moderate, High) történik. Minden egyes szempont mögött a legördülő elemeknél lehet a prioritásokat kiválasztani. Mindenféleképpen ki kell választani magasabb prioritású elemeket is. Különben nem léptethető tovább a kiválasztási folyamat. Ha végzett, akkor kattintson a KÖVETKEZŐ gombra.

## Téma: A selyemút geopolitikai hatása Magyarországra

Név	Hatás	Bizonytalanság
Az USA fenntartásokkal kezeli a selyemutat	Low ▼	Low ▼
Csővezeték szállítás elterjedése a selyemút mentén	Low ▼	Low ▼
Innovációs központok létrejötte a selyemút mentén	Low ▼	Low ▼
Kínai befektetések megjelenése a selyemút mentén	Low ▼	Low ▼
Kínai érdekeltsége EU régióban növekszik	Low ▼	Low ▼
Kína a magyar szerepet tranzitnak tartja	Low ▼	Low ▼
Magyar termékek piaca nő a selyemút mentén	Low ▼	Low ▼
Magyarország koncepciókkal készül a selyemút megvalósulására	Low ▼	Low ▼
Selyemút vonzza a fejlesztési projekteket	Low ▼	Low ▼
Államok közötti gazdasági kapcsolatok, erősödése a selyemút mentén	Low ▼	Low ▼

Következő

Téma	Nézőpont	Értékelés	Tengely	Negyed neve	Negyed leírások	Összegzés
------	----------	-----------	---------	-------------	-----------------	-----------

112. ábra: A szempontok kiértékelése

Forrás: a szerző készítése

### A tengelyek meghatározása

A tengelyek az alapján kerülnek meghatározásra, hogy a nézőpontokban melyek voltak a magas hatásfokú típusok. A többi, ki nem választott tényező is

kapcsolódik a forgatókönyv témához, de azokat majd az egyes változatokkal kell összekapcsolni, és azokat is fel kell majd használni az egyes forgatókönyvek leírásánál. Tehát két tengelyt kell kiválasztani, amelyek a résztvevők által kiválasztott és előre rögzített szempontokból képződtek. A szempontok az alapján képződtek, hogy az előző folyamatokban, milyen döntéseket hozott a felhasználó.

Azt a két szempontot célszerű kiválasztani, amelyet a felhasználó a legfontosabbnak tart. Fontos, hogy a két tengelynek különbözőnek kell lennie! A két szempontot a két legördülő elemből kell kiválasztani, amely választó oldalt a 113. ábra szemlélteti.

Alehetségesen választható tengelyek, a szempontok alapján határozhatóak meg. Ez úgy történik, hogy minden egyes nézőponthoz két fontosabb terület tartozik. A főbb területekből összesen 15 létezik. A nézőpontokhoz tartozó terület-összefüggések megtalálhatóak a 6. melléklet táblázatában.

**TENGELYEK VÁLASZTÁSA**

Két tengelyt kell kiválasztani a rögzített szempontokból, ezek a szempontok a két legördülő elembe találhatók.  
 Az egyes tengelyeket a hatasos szempontok figyelembevételével kell kiválasztani.  
 Az két tengelynek különbözőnek kell lennie!  
 Ha végzett, akkor kattintson a KÖVETKEZŐ gombra.

**Téma: A selyemút geopolitikai hatása  
Magyarországra**

Tengely X : geopolitika ▼  
 Tengely Y : fejlesztések ▼

Név	Hatás	Bizonytalanság
Az USA fenntartásokkal kezeli a selyemutat	High	Low
Csővezetékes szállítás elterjedése a selyemút mentén	High	Low
Innovációs központok létrejötte a selyemút mentén	Moderate	Moderate
Kínai befektetések megjelenése a selyemút mentén	High	Low
Kínai érdekeltsége EU régióban növekszik	High	Low
Kína a magyar szerepet tranzitnak tartja	Moderate	High
Magyar termékek piaca nő a selyemút mentén	High	Moderate
Selyemút vonzza a fejlesztési projekteket	High	Low
Államok közötti gazdasági kapcsolatok, erősödése a selyemút mentén	High	Low

Következő

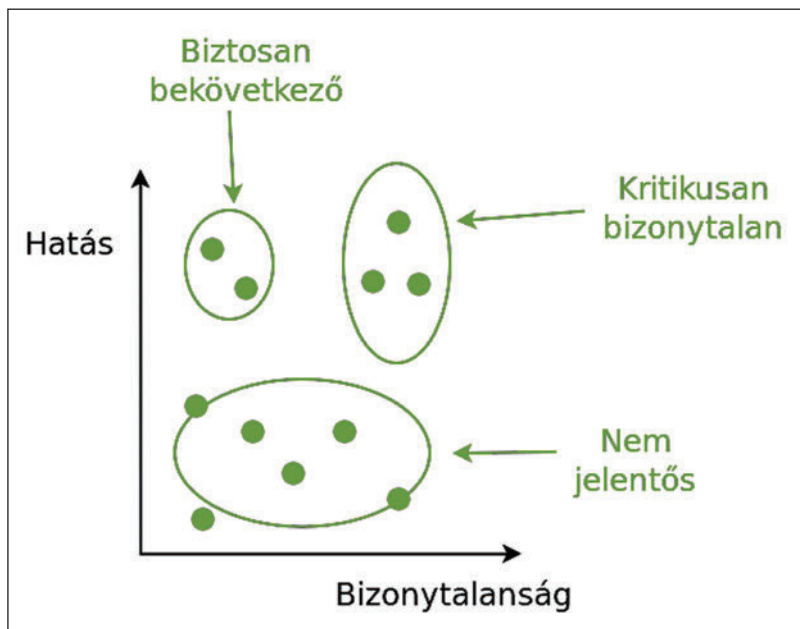
Téma	Nézőpont	Értékelés	Tengely	Negyed neve	Negyed leírások	Összegzés
------	----------	-----------	---------	-------------	-----------------	-----------

113. ábra: A tengelyek meghatározása

Forrás: a szerző készítése



A későbbiekben a 114. ábra alapján fogja a program figyelembe venni a szempontokat. Itt a kritikusan bizonytalan tényezők közül kerülnek ki a tengelyek, amely alapján a legmarkánsabb alternatívák kidolgozása történhet meg.



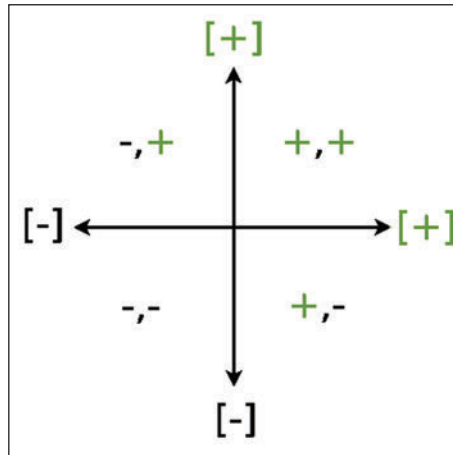
114. ábra: Hatás és bizonytalanság  
Forrás: ANALYSYS CONSULTING 1999

### A negyednevek megnevezése

Miután a tengelyek kiválasztása megtörtént, azok után az egyes negyedeket külön-külön meg kell nevezni. Itt célszerű olyan fogalmakat megadni, amelyek röviden és lényegre törően írják le a negyedek jellemzőit (116. ábra). Ezekhez az elnevezésekhez segítséget nyújthatnak a következő szempontok:

- ⊕ A tengelyek végén megjelenő fogalmakat figyelembe kell venni.
- ⊕ A nagy prioritású kiválasztott hatásos szempontokra kell koncentrálni.
- ⊕ A függőleges tengelynek letről felfelé nő a pozitív hatása. Ebből az következik, hogy az alsó kettő negyedben negatív szempontok is megjelennek (115. ábra), amelyeket nem szabad elhanyagolni.

- ⊕ A vízszintes tengelyen balról jobbra nő a pozitív hatás. Ebből adódik, hogy a baloldali negyedekben negatív szempontok is megjelennek (115. ábra).
- ⊕ Mivel a baloldalon és a lenti negyedekben is megjelennek negatív szempontok, ezért a közös metszetükben (bal alsó negyed) ez halmozottan fog megjelenni (115. ábra).
- ⊕ Célszerű elvont absztrakt fogalmakat használni, amelyek jobban köthetőek a jellemzéshez.



115. ábra: Negyedek pozitív/negatív szempontjai

Forrás: a szerző készítése

NEGYEDEK MEGNEVEZÉSE

ÍRJON FOGLALMAKAT AMIK AZ ADOTT NEGYEDEKRE JELLEMZŐEK!!!

A két (függőleges, vízszintes) tengely 4 darab negyedre ossza a teret. A függőleges tengelynek lentől felfelé nő a pozitív hatás. A vízszintes tengelyen balról jobbra nő a pozitív hatás.

A negyedek megnevezésénél a tengelyeket és hatásos szempontokat kell figyelembe venni!

## Téma: A selyemút geopolitikai hatása Magyarországra

Név	Hatás	Bizonytalanság
Az USA fenntartásokkal kezeli a selyemutat	High	Low
Csővezetékes szállítás elterjedése a selyemút mentén	High	Low
Innovációs központok létrejötte a selyemút mentén	Moderate	Moderate
Kínai befektetések megjelenése a selyemút mentén	High	Low
Kínai érdekeltsége EU régióban növekszik	High	Low
Kína a magyar szerepet tranzitnak tartja	Moderate	High
Magyar termékek piaca nő a selyemút mentén	High	Moderate
Selyemút vonzza a fejlesztési projekteket	High	Low
Államok közötti gazdasági kapcsolatok, erősödése a selyemút mentén	High	Low

fejlett gazdaság  
^

geopolitikai konfliktusok

Világ gazdaság küszöbén

Világ gazdaság ajtaja előtt

|

Belépés a világ gazdaságba

|

Kizárás a világ gazdaságból

>>> stabil geopolitika

gazdaság elmaradása

Következő

Téma	Nézőpont	Értékelés	Tengely	Negyed neve	Negyed leírások	Összegzés
------	----------	-----------	---------	-------------	-----------------	-----------

116. ábra: A negyedek megnevezése

Forrás: a szerző készítése

### A negyedek leírása

Ebben a lépésben a megnevezett síknegyedek neveit kell részletesen kifejteni (117. ábra). A negyedek leírásánál a stakeholderek a lehetséges saját jövőelképzeléseiket írják le. Az egyes leírásokban nem a múltban végbemenő történéseket kell megfogalmazniuk, hanem a lehetséges egyéni jövőelképzeléseiket kell feltüntetniük az érintetteknek. Fontos, hogy mindenkinek a saját véleményét kell leírnia, másoktól átvett hivatkozásokat és gondolatokat nem szabad tartalmazni a leírásoknak. Fontos megemlíteni, hogy *nem létezik rossz leírás, mert a jövő dinamikusan változik ezért még a rossznak tűnő leírásnak is lehet valamilyen jövő*

*alapja.* Egyes negyedekben negatív tartalmú és hangvételi leírások is megjelennek (117. ábra). A negyedleírásoknak összefüggő szövegnek kellene szerepelnie. Fontos, hogy a negyedleírások ne felsorolásokból álljanak, mert azok fogalmilag nem egyértelmű meghatározások.

NEGYEDEK LEÍRÁSA

ADJA MEG JAVASLATAIT AZ EGYES NEGYEDEKRE!

Az egyes síknegyedek részletes leírása a negyed megnevezése, a tengelyek és a szempontok alapján történjen. A negyedekbe a lehetséges jóvelképzések kell beírni. Mindenkit a saját véleményét írja le, ne másoktól átvett hivatkozásokat! Próbáljon néhány mondatot írni minden negyedre.

### Téma: A selyemút geopolitikai hatása Magyarországra

Név	Hatás	Bizonytalanság
Az USA fenntartásokkal kezeli a selyemutat	High	Low
Csővezeték szállítás elterjedése a selymút mentén	High	Low
Innovációs központok létrejötte a selymút mentén	Moderate	Moderate
Kínai befektetések megjelenése a selymút mentén	High	Low
Kínai érdekeltsége EU régióban növekszik	High	Low
Kína a magyar szerepet tranzitnak tartja	Moderate	High
Magyar termékek piaca nő a selymút mentén	High	Moderate
Selymút vonzza a fejlesztési projekteket	High	Low
Államok közötti gazdasági kapcsolatok, erősödése a selymút mentén	High	Low

Világ gazdaság küszöbén

Ha Magyarország gazdasága erősödik, de egyszerre akar megfelelni az EU-USA, az orosz - lengyel, az orosz - török, a kínai-EU. Ez geopolitikai konfliktusokat szül, és veszélyeztet a növekedést, illetve a világ gazdaságban az eurázsiai gateway szerep betöltését

Belépés a világ gazdaságba

Amennyiben az EU keretein belül sikerül -- a lengyel barátságot és az ukrán, török, USA jóindulatot is megtartva -- erős európai selymút híd-főállást kiépíteni kínai és orosz gazdasági kapcsolatokkal! Ez lehetne a nyertes pozíció!

Világ gazdaság ajtaja előtt

Ha a magyar gazdaság gyenge marad, nem tud aktívan bekapcsolódni ebbe a folyamatba, hogy az EU-n belül a selymút egyik kapuja legyen, így jelentéktelen hely marad, és ki van téve geopolitikai konfliktusoknak is, hogy melyik regionális hatalom használja tranzit/dépo helyként. Így a selymút aktív gazdasági forgalma is elkerüli, ami tovább rontja a gazdasági esélyeit.

Kizárás a világ gazdaságból

Ha gyenge a magyar gazdaság, és geopolitikai értelemben elkötelezi magát valamelyik gazdasági nagyhatalomnak, legvalószínűbben az EU-nak akkor a selymút (kínai, orosz) gazdasági aktivitása elkerüli

geopolitikai konfliktusok

stabil geopolitika

gazdaság elmaradása

Menítés

Következő

Téma

Nézőpont

Értékelés

Tengely

Negyed nevek

Negyed leírások

Összegzés

117. ábra: A negyedek leírása

Forrás: a szerző készítése

## Eredmények összegzése

A szcenárió-építési folyamat minden egyes lépése megjelenik az összesítő lapon. Ez az oldal nagymértékben hasonlít a 117. ábrára. Ugyanakkor az oldal végén megjelenik még egy extra mező is, amelyben az észrevételeket lehet beírni a kitöltési folyamattal kapcsolatban.

### *Értékes scénáriók kiválasztása*

A scénáriókészítésben résztvevők ebben a körben megszavazhatják a számukra 3 legérdekesebbnek tartott scénáriót. Ez úgy történik, hogy a scénáció készítés az első fordulójának lezárása után minden résztvevő megnézheti a többi résztvevő scénárióit. Ez azzal a céllal történik, hogy a legfontosabbnak talált három scénárió kiválasztásra kerüljön a scénáriók kívánatossága alapján. Csak azok a résztvevők választhatnak ki értékes forgatókönyveket, akik részt vettek a scénárió-építési folyamatban. Megemlítenéd, hogy *mindenki csak a többi résztvevő scénárióira szavazhat, a sajátjaira nem*. Ezért a saját elkészített forgatókönyvei meg sem jelennek a kiválasztandó listában.

A kiválasztási folyamat lezárása után a program a feldolgozza a résztvevők választásait. Ezután kiválasztja a három legkívánatosabb forgatókönyvet, amelyek a folyamatban résztvevők közös eredményei lesznek. *A program ezt az értékelő lépést is elmenti, hogy egy továbbfejleszthető és újrahasznosítható forgatókönyvkészletet hozzon létre.*

A rangsoroló folyamathoz újra be kell lépniük a felhasználóknak. Ez az egyszerűség kedvéért a már regisztrált adataikkal történik. A belépési képernyő egy egyszerűbb változata látható ennél a folyamatnál, a regisztrált e-mail-t és az email-re küldött kódot itt is meg kell adni. Miután megtörténik a belépés, azután a szavazási képernyő lesz látható (118. ábra). A képernyő tetején lesznek majd láthatóak a kiválasztott scénáriók. A bal oldalon található gombokkal lehet hozzáadni (Add) egyesével a scénáriókat. Ha a résztvevő esetlegesen meggondolta magát, akkor a kiválasztott scénáriókat lehet törölni (Remove) is. Mindig csak 3 scénárió lehet egyszerre kiválasztva. A táblázatokban a második oszlop a scénárió megnevezése a harmadik pedig a részletes leírása lesz. Ha valaki nem tudja egyszerre végigolvasni, akkor sincs probléma, mert egy későbbi időpontban újra be tud lépni és folytathatja a folyamatot. A kiválasztott szempontoknak nincsen sorrendjük, mindegyiknek ugyanaz a súlya lesz. Fontos, hogy a részletes leírási mezők scrollozhatóak, amik a mezők jobb oldalán találhatóak.

## Téma: A selyemút geopolitikai hatása Magyarországra

Kiválasztott alternatívák (Csak 3 választható!):

	Szenárió megnevezése	Szenárió leírása
Remove	környezetbarát szállítás, visszapattató hatás	A szállítás, elsősorban a közötti jelentős mértékben megnövekszik, és, habár a közlekedési eszközök környezetbarátak, amelyekben mind az alacsony kibocsátású, hatékony, ámber fosszilizással működő járművek mellett jelentős arányban találkoznak a hibrid vagy az elektronos járművekkel. Összességében azonban a teljes kibocsátás növekszik: amit a egyik oldalon megspórolunk, a másik oldalon elveszítjük, emiatt a környezet állapota nem javul jelentősen, inkább stagnál.
Remove	kinai befektetések	Bár Magyarország nem válik részévé az áruforgalom szempontjából meghatározó új, megerősödő Európa és Ázsia közötti közlekedési hálózatoknak mégis erős politikai és üzleti kapcsolatok alakulnak ki Kínával és további ázsiai gazdaságokkal. A kínai beruházások - elsősorban az iparban - meghatározó súlyt kapnak a hazai gazdaságban. Mérsékeltbb lesz a környezeti szennyezés növekedése és több szerep jut tudásgazdaságnak.
Remove	Fenntarthatatlan az élehető környezet állapota	Csupán az anyagi javakban megnyilvánuló életszínvonal növekedés, életminőség romlás, környezet egészségügyi kockázatok fokozott növekedés jellemzi a társadalmat. Kérdés: Jelenleg Kína itt tart?

Választható alternatívák:

	Szenárió megnevezése	Szenárió leírása
Add	Világgazdaság küszöbén	Ha Magyarország gazdasága erősödik, de egyszerre akar megfelelni az EU-USA, az orosz - lengyel, az orosz-török, a kínai-EU. Ez geopolitika konfliktusokat szül, ami veszélyezteti a növekedést, illetve a világgazdaságban az eurázsiai gateway szerep betöltését
Add	Világgazdaság ajtaja előtt	Ha a magyar gazdaság gyenge marad, nem tud aktívan bekapcsolódni abba a folyamatba, hogy az EU-n belül a selyemút egyik kapuja legyen, így jelentéktelen hely marad, és ki van téve geopolitikai konfliktusoknak is, hogy melyik regionális hatalomhasználatra tranzit/depo helyként. Így a selyemút aktív gazdasági forgalma is elkerüli, ami tovább rontja a gazdasági esélyeit.
Add	Belépés a világgazdaságba	Amennyiben az EU keretein belül sikerül -- a lengyel barátságot és az ukrán, török, USA jóindulatot is megtartva -- erős európai selyemút hídfozállást kiépíteni kínai és orosz gazdasági kapcsolatokkal! Ez lehetne a nyertes pozíció!
Add	Kizárás a világgazdaságból	Ha gyenge a magyar gazdaság, és geopolitikai értelemben elkötelezi magát valamelyik gazdasági nagyhatalomnak, legvalószínűbben az EU-nak akkor a selyemút (kínai, orosz) gazdasági aktivitása elkerüli
Add	szimpatikus vesztes	Kína befolyása globálisan gyorsan növekszik, az EU azonban minden eszközzel igyekszik ezt a befolyást saját határain kívül tartani. Magyarország minden szempontból ragaszkodva az EU elveihez, több téren visszautasítja a Kínával való együttműködés lehetőségét. A Selyemút/Selyemutak fő folyosói más EU-s országokon keresztül vezetnek, melyek gazdasági mutatói ennek köszönhetően minket meghaladó növekedést mutatnak, hazánk lemarad a növekedésben.
Add	abszolút vesztes	Kína befolyása mind az EU-ban, mind globálisan növekszik. Az EU azon törekvése, hogy ezt a befolyást saját határain kívül szorítsa, elbukik. Magyarország azonban gyakorlatilag egyáltalán nem él(t) a Selyemút kezdeményezés kínálta lehetőségekkel minden szempontból ragaszkodva az EU elveihez. A kezdeti pozitív kapcsolat Kínával a hazai fejlesztéspolitika és diplomácia nem megfelelő működése miatt megromlik. Az EU azon országai, melyek aktív részt vállaltak a projektben, gazdaságilag elhanyagoltak mellettünk.

118. ábra: A választó képernyő

Forrás: a szerző készítése

## Esettanulmány összegzése és elemzése

A kidolgozott szenáriók elemzésére egy szövegelemző programot fejlesztettem ki, amelynek alapján az alábbi megállapításokra jutottam:

### A három legtöbbet kiválasztott szempont

A kutatásban résztvevők a 35. táblázatban található három szempontot választották ki a kiválasztási folyamatban.

	szempont leírása
1	Kínai befektetések megjelenése a selyemút mentén
1	Ökológiai lábnyom folyamatosan növekszik a selyemút mentén
3	Selyemút vonzza a fejlesztési projekteket
3	Kínai érdekeltsége EU régióban növekszik

35. táblázat: A három legtöbbet választott szempont

Forrás: a szerző készítése

A kiválasztott nézőpontokon is jól látszik, hogy a stakeholderek a befektetéseket találták fontos szempontnak a Selyemút mentén. De ez főleg úgy fog megjelenni, hogy az EU gazdaságára egyre nagyobb hatással lesz a kínai gazdaság. Ugyanakkor a résztvevőknek kétségeik vannak abban, hogy a fejlesztések miatt milyen mértékű környezetrombolás lesz tapasztalható. Az első kettő szempontot ugyan olyan értékben választották a résztvevők, mint a harmadik kettőt.

### Az öt legértékesebb szempont

A kutatásban résztvevők a 36. táblázatban található három legértékesebb szempontot választották ki a kiválasztási folyamatban.

	szempont leírása
1	Kína a magyar szerepet tranzitnak tartja
2	Kínai érdekeltsége EU régióban növekszik
3	Ökológiai lábnyom folyamatosan növekszik a selyemút mentén
4	Oroszország ellenőrizni akarja a selyemutat
5	Kínai befektetések megjelenése a selyemút mentén

36. táblázat: A három legértékesebb szempont

Forrás: a szerző készítése



Jól látszik a súlyozott tényezőkön is, hogy a legtöbbet választott szempontok újra megjelennek itt is. De sajnos arról sem szabad megfeledkezni, hogy a legsúlyosabb szempontnak a stakeholderek, Magyarország tranzitszerepét választották. Ez nagy valószínűséggel az ország méretéből és az elhelyezésemből adódik. Ugyanakkor sokan úgy látták, hogy az Oroszország mindenféleképpen részt akar venni a Selyemút ellenőrzésében.

### *A három legbefolyásosabb tengely*

A kutatásban résztvevők a 37. táblázatban található három legfontosabb szempontot választották ki a tengelyek választásának lépésében.

	tengely megnevezés
1	geopolitika
1	gazdaság
3	környezetvédelem

37. táblázat: A három legtöbbet választott szempont

*Forrás:* a szerző készítése

A Szenárió-építési folyamatban a tengelyek megnevezésére a legtöbbször a geopolitikai és a gazdasági változatokat választották a stakeholderek (megegyező számban). Ugyanakkor harmadiknak környezetvédelmet választották.

### *A három értékes Szenárió*

A kutatásban résztvevők a második körben, amely az értékes Szenáriók kiválasztási köre volt. a 38. táblázatban található három legfontosabb Szenáriót választották ki. (A 2. és 3. Szenáriókat ugyanannyian választották.)

	szcenárió megnevezés	szcenárió leírása
1	élénkülő gazdasági zóna	A Magyarországot érintő infrastrukturális beruházások kapnak prioritást, és az elsők között épülnek ki az ilyen jellegű kapcsolatok. A gazdasági együttműködések Magyarország Kína és további ázsiai gazdaságok között ugrásszerűen bővülnek, a logisztika mellett technológiai, innovációs területen is. Nagy számban érkeznek kínai munkavállalók is az országba. A hazai kínai befektetések olyan szintet érnek el, hogy az nem csak a gazdaságot, de a hazai urbanizációt is alakítják.
2	dinamikus, elszigetelődő térségek	A kétsebességes Európa megvalósulása mellett az országokon belüli dinamikus térségekre összpontosulnak a fejlesztési erőforrások. Az EU preferencia a fejlett térségeket hozza kedvező helyzetbe. A Selyemút mentén elhelyezkedő regionális fejlődési csomópontok szigetszerűen működnek. A kedvező helyi adottságokkal rendelkező térségekre összpontosulnak a külső erőforrások. A logisztikai rendszerek helyi térségi szintekre orientálódnak. A hosszú távú szállítás kockázatai magasak.
2	ellenszenves nyertes	Kína befolyása globálisan gyorsan növekszik, az EU azonban minden eszközzel igyekszik ezt a befolyást saját határain kívül tartani. Magyarország kihasználja az Új Selyemút kezdeményezésben rejlő lehetőségeket, mindezt azonban úgy teszi, hogy több szempontból szembe megy az EU elveivel, kivívva ezzel Brüsszel és általában Európa ellenszenvét. Szuverenitásának és nemzeti jellegének megőrzése több téren is komoly kérdéseket vet fel, gazdasága azonban dinamikusan növekszik.

38. táblázat: Legfontosabb scenáriók

Forrás: a szerző készítése

### *A tíz legtöbbet használt szó*

Érdekes lehet megemlíteni, hogy a résztvevők milyen gyakran ismételt fogalmakat jelentő szavakat használtak a scenárió-építések közben. A 39. táblázatban található a leírásokban használt 10 leggyakoribb szó. A kötőszavakat és vonatkozó névmásokat stb. a program kiszűrte, mert hordoznak jelentéssel kapcsolatos információt.

	tengely megnevezés
1	Selyemút
2	gazdaság
3	Kína
4	Európa
5	környezet
6	kapcsolat
7	ország
8	Magyarország
9	övezet
10	geopolitika

39. táblázat: A legtöbbet használt szavak

*Forrás: a szerző készítése*

A táblázatban található szavakból is látszik, hogy minden egyes gyakori szó a megadott témakörben található. Fontos azt is megemlíteni, hogy a scenáriók nagy részében Magyarországon és Kínán kívül az Európai Unió is sokszor jelent meg.

### *Következtetések és a továbbfejlesztés irányai*

A kutatás keretein belül bizonyossá vált, hogy a különböző ismeret- és tájékozottsági szinttel rendelkező felhasználók, megfelelő interaktív számítógépes támogatással el tudják készíteni saját jövőalternatíváikat. Ugyanakkor az is bebizonyosodott, hogy a papír alapú scenárió-építési folyamatokkal ellentétben itt rengeteg ponton szükség van az egyszerűsítésre és automatizálásra, mert a folyamatos egyéni segítségnek nagyszámú résztvevő esetén már nem alkalmazhatóak.

Fontos, hogy a véleményezési mezőben a stakeholderek fontos visszacsatolásai alapján változások fognak történni vagy történhetnek az interaktív eljárásban.

A jövőben egy fejlettebb adatbányászati modul implementálása szükséges, amellyel az adatbázis minden egyes adata feldolgozható lesz a különböző hasznos szempontok szerint.

Az eljárással – kisebb átalakítások után – különböző időtávra előre tekintő forgatókönyveket is el lehet majd készíteni.

A jövőben a témára további workshop-ot, workshop-okat lehetne építeni, amely/amelyek keretében a már megtalált lehetséges jövőalternatívák körét célirányosan és további stakeholderek és a döntéshozók bevonásával tovább lehet szűkíteni.

## Irodalomjegyzék

- ANALYSYS CONSULTING 1999: The Process os scenario planning. – <http://www.analysys.com/products/scenariop> – 2017. 03. 31.
- EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2005–2008: Scenario building. FOR-LEARN project. – [http://forlearn.jrc.ec.europa.eu/guide/4\\_methodology/meth\\_scenario.htm](http://forlearn.jrc.ec.europa.eu/guide/4_methodology/meth_scenario.htm) – 2017. 03. 31.
- FREEMAN, R. E. 1984: Strategic Management. – London: Pitman
- GLENN, J. C. – THE FUTURES GROUP INTERNATIONAL 2007: 13. Scenarios. V 2.0. – In: GLENN, J. C. – GORDON, TH. (eds.): Futures Research Methodology V 2.0. – AC/UNU Millennium Project. – <http://millennium-project.org/millennium/FRM-v2.html> – 2017. 03. 31.
- GLENN, J. C. – THE FUTURES GROUP INTERNATIONAL 2009: Scenarios. – In: GLENN, J. C. AND GORDON, TH. (eds.): Futures Research Methodology V 3.0. – AC/UNU Millennium Project. – <http://107.22.164.43/millennium/FRM-V3.html#toc> – 2017. 03. 31.
- HEIJDEN VAN DER, K. 1996: Scenarios: The Art of Strategic Conversation. – Wiley
- HIDEG É. – KOROMPAI A. – KOVÁCS G. – NOVÁKY E. 1997: Jövőkutatás. – Budapest: Aula Kiadó
- KAHN, H. 1965: On Escalation: Metaphors and Scenarios. – New York: Praeger
- KAHN, H. – WIENER, A. J. 1967: Toward The Year 2000. – New York: The MacMillan Company
- KRISTÓF T. 2002: A szcenárió módszertan a jövőkutatásban. – In: HIDEG É. (szerk.): Jövőtanulmányok 19. – Budapest: Jövőkutatási Kutatóközpont, BKÁE. ISBN 963 503 2773
- MASINI, E. B. 1993: Why Futures Studies. – London: Grey Seal Books
- UNITED STATES INTERAGENCY TASK FORCE ON SYNTHETIC FUELS FROM COAL 1974. – Federal Energy Administration Project
- WACK, P. 1985: Scenarios: Uncharted Waters Ahead. – Harvard Business Review September–October, pp. 73–89.

**Mellékletek**

	megnevezés	típus 1.	típus 2.
1	Fejlesztési politika preferálja a külföldi tőkét	fejlesztések	innováció
2	Külkereskedelemnek prioritása lesz	külkereskedelem	gazdaság
3	Külpolitikai spekulációk zavarják a normál üzletet	külkereskedelem	kapcsolatok
4	Az EU preferálja a selyemutat	régiók	geopolitika
5	Oroszország ellenőrizni akarja a selyemutat	régiók	geopolitika
6	Az USA fenntartásokkal kezeli a selyemutat	régiók	geopolitika
7	Magyarország ösztönzi a selyemút fejlesztését	régiók	fejlesztések
8	Ellen tengelyt képeznek India és a volt Angol gyarmatok	régiók	kapcsolatok
9	Fejlett országok felfigyelnek a selyemútra	régiók	logisztika
10	Selyemút menti fejletlen országok felzárkóznak	régiók	logisztika
11	Selyemút övezet jelentősége nő a világban	régiók	innováció
12	Selyemút vonzza a fejlesztési projekteket	innováció	kapcsolatok
13	Régiós rendszerek alakulnak ki a selyemút mentén	kapcsolatok	geopolitika
14	Kína a magyar szerepet tranzitnak tartja	kapcsolatok	geopolitika
15	Magyarország megelégszik az átrakodó állomás szereppel	logisztika	ipar
16	Magyarországot átszeli a selyemút	logisztika	geopolitika
17	Magyar termékek piaca nő a selyemút mentén	gazdaság	logisztika
18	Magyar népesség koncentrálódik a selyemút mentén	demográfia	urbanizáció
19	Kínai népesség mozgása felélénkül a selyemúton	demográfia	urbanizáció
20	Magyarországot elkerülik a selyemutak	gazdaság	kapcsolatok

	megnevezés	típus 1.	típus 2.
21	Kínai érdekeltsége EU régióban növekszik	geopolitika	gazdaság
22	Vízi szállítás hatására a selyemút Dél-EU-ra összpontosít	logisztika	környezetvédelem
23	Szárazföldi szállítás preferálása révén a selyemút Lengyelországon keresztül megy	logisztika	környezetvédelem
24	Több repülőtérrel kell Magyarországon építeni	logisztika	környezetvédelem
25	Kockázatosabbá válik a hosszú szárazföldi szállítás	logisztika	geopolitika
26	Autóipar további fellendülése	logisztika	ipar
27	Vízi szállítás hatására a selyemút Észak-EU-ra összpontosít	logisztika	fejlesztések
28	Minőségi kínai termékek megjelenése az EU-ban	logisztika	környezetvédelem
29	Fenntartható fejlődés esetén nincs selyemút a selyemút mentén drasztikusan megnő	környezetvédelem	innováció
30	Járműforgalom károsanyag-kibocsátása	környezetvédelem	logisztika
31	Ökológiai lábnyom folyamatosan növekszik a selyemút mentén	környezetvédelem	innováció
32	Export – Import arányok drasztikus megváltozása	gazdaság	innováció
33	Kínai befektetések megjelenése a selyemút mentén	gazdaság	innováció
34	Államok közötti gazdasági kapcsolatok	gazdaság	fejlesztések
35	Kína erőteljesen növeli az anyagi gazdagságát erősödése a selyemút mentén	gazdaság	geopolitika
36	Kínai kiskereskedelmi üzletek növelik az áruválasztékot Magyarországon	gazdaság	nemzetiségek
37	Nagy vállalatok megjelenése a selyemút mentén	külkereskedelem	innováció
38	KKV szektor rákapcsolódása a selyemútra	külkereskedelem	innováció
39	Vállalatok irányítási rendszere keletivé válik	gazdaság	innováció

	megnevezés	típus 1.	típus 2.
40	Nemzetiségi kapcsolatok szövődnek a selyemút mentén	nemzetiségek	geopolitika
41	Kína nehézipara fellendül	környezetvédelem	ipar
42	Magyarország koncepciókkal készül a selyemút megvalósulására	innováció	gazdaság
43	Élmenyturizmus a selyemút mentén	gazdaság	logisztika
44	Logisztikai szolgáltatások fellendülése selyemút mentén	gazdaság	logisztika
45	Csővezetékes szállítás elterjedése a selyemút mentén	környezetvédelem	ipar
46	Új városok kialakulása a selyemút mentén	urbanizáció	demográfia
47	Innovációs központok létrejötte a selyemút mentén	fejlesztések	urbanizáció
48	Napenergia hasznosítása a selyemút mentén	energia	környezetvédelem
49	Megújuló Energiafelhasználás növekedése	energia	ipar
50	Szennyezések növekedése	környezetvédelem	energia

5. melléklet: A szempontok listája

Forrás: a szerző készítése



	típus	negatív megnevezés	pozitív megnevezés
1	demográfia	demográfiai anomáliák	megfelelő számú népesség
2	energia	energia hiányok	korlátlan energia felhasználás
3	fejlesztések	fejlesztések hiánya	nagyarányú fejlesztések
4	gazdaság	gazdaság elmaradása	fejlett gazdaság
5	innováció	innovációk hiánya	innováció bősége
6	kapcsolatok	kapcsolatok hiánya	megfelelő stabil kapcsolatok
7	környezetvédelem	környezetszennyezés	környezettudatos gondolkodás
8	külkereskedelem	külkereskedelem hiánya	kiegyensúlyozott külkereskedelem
9	logisztika	gyér logisztika	hatékony logisztika
10	régiók	elmaradott régiók	fejlett régiók
11	urbanizáció	urbanizáció hiánya	kiegyensúlyozott urbanizáció
12	geopolitika	geopolitikai konfliktusok	stabil geopolitika
13	nemzetiségek	nemzetiségi konfliktusok	nemzetiségek stabil együttélése
14	közlekedés	elmaradott infrastruktúra	fejlett közlekedési lehetőségek
15	ipar	elmaradott ipar	fejlett ipar

## 6. melléklet: A szempontok listája

Forrás: a szerző készítése

	a tesztelésben és a szcenárió-építési folyamat lépéseiben résztvevők
1	Dömötör Gábor
2	Forman Balázs
3	Gombás Katalin
4	Hideg Éva
5	Jeney László
6	Kerekes Sándor
7	Komjáthy Dénes
8	Korompai Attila
9	Marjainé Szerényi Zsuzsanna
10	Monda Eszter
11	Salamin Géza
12	Szücs Péter
13	Tózsá István
14	Varga Ágnes
15	Vizsnyiczai Gaszton

*7. melléklet: A közreműködők névsora*

*Forrás: a szerző készítése*

## V. A FEJEZETEK ÖSSZEFOGLALÓI

### I. Bevezetés a kötet és az Új Selyemút kezdeményezés megismeréséhez

PÉTI MÁRTON<sup>88</sup>

#### Az Új Selyemút korszakváltása

#### Absztrakt

*Kína 2013-ban indított nagyszabású „Új Selyemút” kezdeményezése szinte a teljes Óvilágra kiterjedő fejlesztéseket és kapcsolatépítést fogalmaz meg. Mindez azért is jelentőségteljes, mert így hosszú történelmi korszakok után – megközelítés kérdése, hogy hosszú évszázadok vagy évtizedek után – újból egy Európán, az atlanti térségen, sőt a nyugati civilizációs kultúrkörön kívüli hatalmi tényező lép színre reális globális geostratégiával, igyekszik kapcsolatokat építeni, illetve befolyást szerezni többek között az európai kontinensen is.*

*E könyv összefoglalja a Budapesti Corvinus Egyetem Társadalomtudományi és Nemzetközi Kapcsolatok Kar Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézete által koordinált „Új Selyemút” kutatások eddigi eredményeit. E publikáció támogatni szeretné a hazai tudományos körök, továbbá a tervezési, fejlesztési és gazdasági szakemberek és döntéshozók felkészülését e kínai kezdeményezés által előálló új geopolitikai, geoökonómiai és fejlesztéspolitikai helyzetre.*

---

<sup>88</sup> intézetvezető egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, a Selyemút Kutatócsoport vezetője

KOCSIS JÁNOS BALÁZS<sup>89</sup> – KOMJÁTHY DÉNES<sup>90</sup> – PÉTI MÁRTON<sup>91</sup>

## **Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései**

### **Absztrakt**

*A tanulmánykötet bevezető fejezetében az Új Selyemút kezdeményezés általános tárgyalására kerül sor. A Selyemút, mint jelenség történelmi háttérének rövid vizsgálatát követően a hangsúly Kína aktuális külpolitikai szerepvállalására és a hozzá kapcsolódó valós, vagy legalábbis feltételezhető gazdaságpolitikai megfontolásokra helyeződik, mely témák jól érzékelhetően egyre jelentősebb tényezőivé válnak a nemzetközi politikának. A fejezetben, geopolitikai aspektusban is elemzésre kerülnek a kezdeményezéshez kapcsolódó igen eltérő nemzetközi érdekek valamint az Új Selyemutat övező rendkívül megosztott közvélemény és fogadtatás. Mindez érzékelteti a téma jelentőségét, és rávilágít arra, hogy a kezdeményezés milyen nagymértékben lehet képes átalakítani a Föld gazdasági, hatalmi gócpontjai között húzódó, gyakran igen érzékeny erőviszonyokat és viszonyrendszereket.*

**Kulcsszavak:** történelmi háttér, nemzetközi vonatkozások, Új Selyemút, OBOR

---

89 egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

90 tudományos segédmunkatárs, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

91 intézetvezető egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, a Selyemút Kutatócsoport vezetője

## II. Az Új Selyemút geoökonómiai és geopolitikai összefüggései

CSIZMADIA NORBERT<sup>92</sup> (szerk.)

### II.1. Az Új Selyemút geopolitikai jelentősége – a XXI. századi Selyemút

#### Absztrakt

*Mi is pontosan az Új Selyemút? Egy olyan projekt, amelynek célja a világgazdaság tengelyét ismét áthelyezni az óceánokról a szárazföldre. Az Egy Övezet, Egy Út központi ígérete, hogy helyreállítsa Eurázsia egykori gazdasági, politikai és kulturális történelmi szerepét.*

**Kulcsszavak:** Kína, Új Selyemút, geopolitika

---

<sup>92</sup> mesteroktató, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, elnök, Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány (PAGEO) Kuratóriuma

BÉRES BENCE<sup>93</sup> – MOZGA GÁBOR<sup>94</sup> – PÉTI MÁRTON<sup>95</sup> – GOSSLER JUDIT<sup>96</sup>

## II.2. Az Európai Unió és a magországainak változatos viszonyulása az Új Selyemúthoz és az új kínai gazdasági szerepekhez

### Absztrakt

*A tanulmány az Európai Uniónak és két meghatározó tagállamának (Németország és Nagy-Britannia) a Kínai Népköztársaság Új Selyemút kezdeményezéséhez való pozícióit tárja fel. Az EU számára fontos a kölcsönös függőség szimmetrikus jellegének megőrzése. Ugyanakkor egyre inkább szükségessé válna a tagállamok Kína-politikájának egységesülése is, ami egyelőre azonban még várat magára. A hagyományosan élénknek mondható kínai-brit gazdasági kapcsolatokban az Új Selyemút kezdeményezés annak ellenére eredményezhet élénkülést, hogy az földrajzi értelemben nem érinti Nagy-Britanniát. Mindezt a Brexit izgalmas optimista és pesszimista forgatókönyvek szerint befolyásolhatja. Németország esetében fontos a befektetések kiegyensúlyozottsága, valamint az emberi jogi és környezetvédelmi normák érvényesítése.*

**Kulcsszavak:** Új Selyemút, OBOR, EU-Kína kapcsolat, kínai befektetések, kínai kereskedelmi mérleg, brit-kínai kapcsolatok, Brexit, német-kínai kapcsolatok

---

93 mesterszakos hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem, regionális és környezeti gazdaságtan szak

94 mesterszakos hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem, regionális és környezeti gazdaságtan szak

95 intézetvezető egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, a Selyemút Kutatócsoport vezetője

96 doktorandusz, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdálkodástani Doktori Iskola

### II.3. Kína szerepvállalása az Új Selyemút fejlesztés geostratégiai és geoökonómiai kihívásainak kezelésében (Mianmar példáján)

#### Absztrakt

*A cikk célja megvizsgálni az Új Selyemút kezdeményezés legkritikusabb elemének, a Közép-Ázsián áthaladó szárazföldi szakaszának a kockázatait megvalósítás és működtetés terén, valamint Mianmar példáját közvetett módon elemezni, hogy Kína fel van készülve a problémák kezelésére. A program sikere az ország számára életbevágóan fontos, mivel az nem csak gazdasági, hanem diplomáciai, területfejlesztési és biztonságpolitikai kihívásaira is egy átfogó választ ad. Mianmar példáján megfigyelhetjük, hogyan alakult át a kínai „non-interference policy”, amikor stratégiai fontosságú beruházásai kockázatba kerültek. Közép-Ázsia prognosztizált instabilitása és Mianmar helyzete sok párhuzamot mutat, ezért Kína mianmari viselkedése érzékelteti az ország folyamatosan alakuló „soft power” adottságait, amik megléte előfeltétel a Közép-Ázsiában jövőben előálló krízisek kezeléséhez.*

**Kulcsszavak:** Új Selyemút, Mianmar, Közép-Ázsia, kínai soft power, instabilitás

---

<sup>97</sup> mesterszakos hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem, regionális és környezeti gazdaságtan szak



## II.4. Az Új Selyemút Övezet gazdaságföldrajza

### Absztrakt

*Napjaink világgazdaságának egyik leglátványosabb jelensége az ún. „Selyemút Övezet” kiemelkedő fejlődése. A vizsgált kultúrrégió földrajzi fogalmát két kulcsjellemzője határozza meg igazodván az „Egy Út, Egy Övezet” kezdeményezés nevéhez. A területi regionalizációjának egyrészt természetesen nagyon fontos alapja, hogy az Új Selyemút stratégia által kijelölt, felértékelődő, Ázsián belüli kelet–nyugati kereskedelmi folyosók hatása alatt áll. Másrészt a közös földrajzi, kulturális jellemzők, az egyre intenzívebb egymás közötti nemzetközi kapcsolatok erősítik a kultúrrégió homogenitását. 18 nyugat-, közép- és kelet-ázsiai tagországgal a Selyemút Övezet hatalmas területet fed le. A Kína mint „magország” révén ez a kultúrrégió rendelkezik a legnagyobb demográfiai súllyal a világban, ugyanakkor néhány évtizeden belül vezető szerepe várhatóan halványodni fog. Ezzel ellentétben a vizsgált térség globális gazdasági szerepe egyre jelentősebbé válik.*

*Amellett, hogy növekszik gazdasági befolyása korunk világgazdaságában, a kultúrrégiót jelentős belső átrendeződés jellemzi. A kelet-ázsiai makrorégió vezető szerepe kétségtelenül megmaradt, ugyanakkor viszonylag rövid időn belül (az 1970-es évek óta) a gazdaságilag erősen Japán által meghatározott térség kétpólusúvá vált Kína káprázatos növekedése révén. Vizsgálataink szerint néhány ország – mint Kína, Dél-Korea, Mongólia vagy egyes közép-ázsiai országok – dinamikus fejlődése jelentős csökkenést eredményezett a régióon belüli fejlettségi különbségekben, amely a Selyemút Övezetet egy még integráltabb kultúrrégióvá alakítja.*

**Kulcsszavak:** Gazdaságföldrajz, Kelet-Ázsia, Nyugat- és Közép-Ázsia, Selyemút, bruttó hazai össztermék (GDP)

---

98 egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

99 egyetemi tanársegéd, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

## II.5. Új Selyemút – Közlekedési kapcsolatok

### Absztrakt

*Az Európát Kínával összekötő One Belt One Road vagy más néven Új Selyemút kezdeményezés a XXI. század első negyedének nagy infrastruktúra fejlesztési projektje. Kína erőforrást, pénzt nem kímélve törekszik arra, hogy szárazföldi hidat, kapcsolatot teremtsen Eurázsiaán keresztül a számára fontos partnerekkel, Közép-Ázsiával, Pakisztánnal, Iránnal, Oroszországgal és az Európai Unió országaival. A tanulmány a két kapu funkciót betöltő régió Rotterdam és Sanghaj vagy az Európai Unió és Kína közötti 4 szállítási módot, mint alternatívákat elemzi. A menetidő, az árak, a rendelkezésre álló kapacitások, a szűk keresztmetszetek és a kockázatok elemzése után arra a következtetésre jut, hogy Kína és az Európai Unió közötti viszonylatban: 1) a személyszállításban a légi közlekedés az abszolút favorit, mert olcsóbb is és lényegesen gyorsabb is, mint a vasút. Ez nem csak a hagyományos, hanem a nagy sebességű vasútvonalakra is igaz. 2) Az áruszállításban a tengeri szállítás elsőbbségét semmi sem tudja megkérdőjelezni. A jelenleg szállított áruk 99,5 százaléka tengeri úton jut el az egyik régióból a másikba. 3) A vasút mind az áruszállításban, mind a személyszállításban alárendelt szerepet játszik még a tervezett orosz és kínai nagysebességű vasútvonalak megépítése után is. Áruszállításban a havária esetén vagy viszonylag kis tömegű és térfogatú, de nagy értékű áruk gyors eljuttatásában játszhat szerepet. A közúti szállítás ebben a viszonylatban egyáltalán nem versenyképes árú a piacsabályozási korlátok illetve az emberi tényező miatt.*

**Kulcsszavak:** OBOR, Kína, áruszállítás, infrastruktúra, versenyképesség, geostratégia

## II.6. Regionális gazdaságtani megfontolások a szárazföldi „Új Selyemút” kezdeményezés kapcsán

### Absztrakt

*A regionális vonatkozású célokat a nagytérégi fejlesztési programok többnyire indirekt módon, a projektekben érvényesítendő keresztmetszeti szempontként jelenítik meg. E célok megvalósulását meghatározza az igazgatási és a funkcionális régiók szerinti gondolkodás érvényesülése különböző területi szinteken és azok egymáshoz való viszonyában. A tanulmány az export–import kapcsolatok néhány jellemzőjén keresztül jellemzi a V4 országok külgazdasági függési viszonyait, és ezzel összefüggésben a kínai perspektívákat. Az ágazati szerkezetből adódó regionális hatások mellett a szárazföldi selyemút menti fejlesztésben kulcsszerepet játszó vasút, különösen a nagysebességű vasúthálózat területfejlesztő hatásait vizsgálja.*

**Kulcsszavak:** Új Selyemút, területfejlesztés, elérhetőség, vasúthálózat, régiók, területi hatások

---

101 ny. egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

KOCSIS JÁNOS BALÁZS<sup>102</sup> – KOMJÁTHY DÉNES<sup>103</sup> – PÉTI MÁRTON<sup>104</sup> –  
SALAMIN GÉZA<sup>105</sup>

## II.7. Az Új Selyemút, mint fejlesztéspolitikai tényező

### Absztrakt

*A tanulmány megvizsgálta, hogy milyen megjelenési formái vannak az európai uniós és a hazai fejlesztéspolitikai tervezésben az Új Selyemút kezdeményezésnek, illetve általában az ázsiai és a kínai együttműködések fejlesztéspolitikai lehetőségeinek. Az eredmények alapján már olykor megjelenik e témakör (több mint 100 különböző fejlesztési tervdokumentumban került elemzésre). Magyarországon a „Keleti Nyitás” politikájának meghirdetésével korán megjelent e tényező a fejlesztéspolitikában. Ugyanakkor az említéseken túl, sem az uniós, sem a magyarországi tervdokumentumokban egyelőre még nem hangsúlyos és nem is rendszerszerű e gondolatkör jelenléte, holott lassan elvárható lenne válaszok megfogalmazása a kínai új Selyemút kezdeményezés által megjelenített óriási fejlesztési dimenziókra. E kezdeményezésnek azon tényezője is korszakalkotó, hogy általa markáns Európán és a nyugati világon kívüli megközelítések jelenhetnek meg az európai fejlesztéspolitikákban. A Selyemút kezdeményezésre választ adó rendszerszerű európai és magyar fejlesztéspolitikai szándékok megfogalmazása azonban azért is nehézkes, mert a kezdeményezésben rejlő európai és magyar érdekek nem egységesek, nem egyértelműek.*

**Kulcsszavak:** fejlesztéspolitika, kohéziós politika, Új Selyemút, OBOR

102 egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

103 tudományos segédmunkatárs, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

104 intézetvezető egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, a Selyemút Kutatócsoport vezetője

105 mesteroktató, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

### III. Az Új Selyemút hátszaga: egyes aktuális társadalmi, gazdasági és környezeti folyamatok Kínában

GUTPINTÉR JÚLIA<sup>106</sup>

#### III.1. Kína egyenlőtlenségének néhány dimenziója az OBOR kezdeményezés tükrében

##### Absztrakt

*Kína közel négy évtizede jár a Teng Hsziao-ping reformjai által kijelölt sajátos úton, amellyel példátlan ütemű felzárkózást sikerült megvalósítania. Az évi kilenc százalékos átlagos gazdasági növekedésnek azonban árnyoldalai is voltak, amelyek közül kiemelkedik a jövedelmi egyenlőtlenség növekedése. Ez a kvázi piacgazdaságra, államkapitalizmusra történő átmenet az egyenlőtlenségek elkerülhetetlen és indokolt növekedésével jár; ennek mértéke azonban Kína esetében az előre jelezhetőnél lényegesen magasabb volt, amely háttérben elsősorban a jövedelemeloszlást meghatározó egyes dimenziókat érintő politikákat és intézményeket kell keresni. Habár a kínai vezetés a 2013-ban bejelentett Egy Út, Egy Övezet (One Belt, One Road – OBOR) kezdeményezésre egyfajta univerzális megoldásként tekint, amely egyszerre tudja kezelni Kína komplex, potenciálisan társadalmi instabilitást generáló társadalmi–gazdasági problémáit, ehhez azonban elengedhetetlennek tűnik egy szélesebb intézményi reform, az egyenlőtlenségek esetében pedig a jövedelemeloszlást leginkább befolyásoló politikák korrekciója.*

**Kulcsszavak:** Kína, OBOR, jövedelmi egyenlőtlenség, területi egyenlőtlenség, társadalmi instabilitás

---

<sup>106</sup> doktorandusz, Pécsi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola, Geopolitikai Doktori Program

### III.2. A kínai urbanizáció jellegzetességei

#### Absztrakt

*A kínai városfejlődés számos olyan fontos sajátossággal bír, amely megkülönbözteti azt az Európában ismertektől, és rányomja bélyegét a kínai gazdasági és politikai törekvésekre. Kínában a XX. század utolsó két évtizedében gyorsult föl az urbanizáció üteme. Az addigi mesterséges politikai visszafogás után, az 1990-es évek második felétől a városok váltak a gazdaságpolitika és a modernizáció legfontosabb eszközeivé. Azonban a gyors urbanizáció ellenére Kína városi lakosságának aránya máig elmarad a hasonló fejlettségű más országokétól. Az ország régió között urbanizáció tekintetében is hatalmas különbségek vannak. A növekedés a XX. század végétől a tengerpart nagyvárosaiban összpontosul, míg a továbbra is alulfejlett középső területek elsősorban a keletre költöző olcsó munkaerő biztosításával vesznek részt a folyamatban. A nagy regionális különbségek mellett a korábbi szocialista gazdaságpolitikából fakadóan a város és vidéke közötti különbség is jelentős, amelyet adminisztratív szabályok is fokoznak. A városi társadalmakat érintő legfontosabb kihívás a belső migráció kezeléséből fakad. A beáramló alacsony képzettségű, eredetileg mezőgazdasági munkások városi letelepedési engedély (hukou) híján a szolgáltatásokból kizárt, egyfajta lebegő tömeggé válnak. Létszámuk úgy negyed milliárd, jelentős részük pedig kulturálisan is kirekesztett. A városok növekvő gazdasági súlya politikai erejük és autonómiájuk valamiféle növekedésével is együtt jár a keleti parton. A csökkenő születésszám és a fiatalok fejlett területekre való áramlása miatt az elmaradottabb régiók helyzete bizonytalan, míg az előregedés és a növekvő bérek hatására az alacsony munkaerő-költségekre épülő városi gazdasági modellt egy jelentősebb hozzáadott értéket előállítónak kell fölváltania. Az így létrejövő drágább termékek felszívására azonban elégtelen a helyi kereslet, ami a külső piacok biztosítását továbbra is fontossá teszi.*

**Kulcsszavak:** alulurbanizáció, demográfia, előregedés, hukou-rendszer, migráció, regionális különbségek, társadalmi polarizáció, urbanizáció, városigazgatás

107 egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

108 mesterszakos hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem, regionális és környezeti gazdaságtan szak

109 mesterszakos hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem, regionális és környezeti gazdaságtan szak

### **III.3. Az Új Selyemút kialakítása és annak környezeti hatásai Kínában – fókuszban a légszennyezés okozta externáliák és azok közgazdasági értékelési lehetőségei**

#### **Absztrakt**

*Az Új Selyemút kialakításának egyik kiemelkedő szerepelője Kína lehet, amely hatalmas gazdasági fejlődésen ment keresztül az utóbbi évtizedekben, energiafogyasztása jelentősen növekedett, mindezek eredményeképpen pedig az egyik legnagyobb problémája a környezeti állapotának helyzete, ezen belül is főként a légszennyezettségi értékek kimagaslóan rossz adatai. A tanulmányban (statisztikai adatok elemzésével) elemezzük, hogy a közúti közlekedés milyen légszennyezőkkel veszélyezteti a kínaiak egészségét és a Föld lakóinak jóllétét, majd áttekintjük azokat a szakirodalmakat, amelyek Ázsiában, elsősorban pedig Kínában azt vizsgálták, hogyan számszerűsíthetjük pénzben kifejezve ezeket az externáliákat, illetve a károkat mekkorára becsülték. Az Új Selyemút környezetgazdaságtani vizsgálata nem csak a közúti közlekedésben várható externáliák, de az egyéb szállítási módok által okozott externáliák számszerűsítését is megkövetelné.*

**Kulcsszavak:** Kína, közlekedés, közúti közlekedés, légszennyezés, externáliák, feltételes értékelés, feltételes választás, hasznátvitel

---

110 egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet



### III.4. A kínai terület- és gazdaságfejlesztési koncepció módszertana

#### Absztrakt

*Az Új Selyemúthoz csatlakozó Magyarország mire számíthat Kína részéről az érintő projektek és beruházások megvalósítása során? Hogyan áll hozzá a rohamosan növekedő Kína a különböző környezeti és fenntarthatósági kérdésekhez?*

*Ahhoz, hogy ezekre tudjunk válaszolni, elsősorban meg kell ismernünk a kínai gondolkodást, Kínát!*

*Kína egyik fejlett tartományi egyetemén végzett munkánk alatt szerzett szakmai és személyes tapasztalatokat, benyomásokat fel tudjuk használni arra, hogy az ott készített megyei terület- és gazdaságfejlesztési terv módszertani elemzésén keresztül közelebb kerüljünk a kínai társadalom gazdaságához, környezethez való viszonyulásához.*

**Kulcsszavak:** gazdaságtervezés, fenntartható környezet, ország menedzsment, központi gazdaságtervezés, középtávú tervezés

---

<sup>111</sup> független szakértő, a környezettudományok doktora (PhD), okl. környezetvédelmi mérnök, okl. mérnök-tanár, okl. erdőmérnök

SZIGETI CECÍLIA<sup>112</sup> – HARANGOZÓ GÁBOR<sup>113</sup> – TÓTH GERGELY<sup>114</sup> – KOCSIS  
TAMÁS<sup>115</sup>

### III.5. Az ökológiai lábnyom mutató szerepe Kína XXI. századi fejlődésének megítélésében

#### Absztrakt

*A tanulmányban Kína fejlődését az ökológiai lábnyom mint alternatív jóléti mutató segítségével vizsgáljuk. Érvelésünk szerint csak a GDP-alapú értékelés nem ad átfogó képet egy ország fejlettségéről, illetve fejlődéséről, ehhez többszemponútú megközelítésre van szükség. A kínai regionális ökológiai lábnyom adatokat elemezve a tanulmányban azt vizsgáljuk, hogy vajon kirajzolódnak-e olyan minták, illetve szempontok, amelyek alapot szolgáltathatnak a szakpolitikai döntéshozók számára Kína fejlődésének előmozdításához. A hipotézisünk szerint az ökológiai lábnyomot nagyrészt az életmód, illetve a vizsgált terület földrajzi adottságai, illetve pénzügyi helyzete határozza meg. Az elvégzett elemzések azt mutatják, hogy a magasabb GDP-jű kínai régiókban nem feltétlenül magasabb az ökológiai lábnyom. A magasabb ökológiai lábnyom inkább a tradicionálisan ipari tartományokra jellemző.*

**Kulcsszavak:** ökológiai lábnyom, fenntartható fejlődés, alternatív jóléti mutató, GDP, Kína

---

112 egyetemi docens, Széchenyi István Egyetem, Nemzetközi és Elméleti Gazdaságtan Tanszék

113 egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Logisztika és Ellátási Lánc Menedzsment Tanszék

114 egyetemi docens, Pannon Egyetem, Vállalatökonómiai és Vidékfejlesztési Tanszék

115 egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

## IV. Az Új Selyemút, mint a jövőkutatási módszertanok alkalmazási terepe

TÓZSA ISTVÁN<sup>116</sup> – MONDA ESZTER<sup>117</sup> – TYUKODI GERGELY<sup>118</sup>

### IV.1. A Selyemút jövőföldrajza

#### Absztrakt

*A jelenleg gyorsan változó világgazdasági és geopolitikai környezet nehezen kiszámíthatóvá teszi Magyarország helyzetét az Új Selyemút térségében. Célunk objektív támpontokat meghatározni Magyarország számára az Új Selyemút térség potenciális bekapcsolódási lehetőségeire vonatkozóan. Emellett fontosnak tartjuk a jövőbeni változások figyelembevételét, és az ezekre való felkészülést. Tanulmányunkban gazdaságföldrajzi előrejelzést készítenek, amely Magyarország helyzetét vizsgálja a szárazföldi OBOR1<sup>119</sup> és OBOR2 útvonal lehetőségei esetén. Az előrejelzés adatai vizuálisan is megjelennek, a gazdaságföldrajz és a jövőkutatás szinergiájának jegyében. A kutatást a szcenárió módszer alkalmazásával végezzük el. Az OBOR útvonalakra készítettünk egy-egy, a jelenlegi tendenciák alapján leginkább várható forgatókönyvet, amely az elkövetkező három évre Magyarország és az útvonalon megjelenő országok kereskedelmi kapcsolatát, egymást támogató szerepét vizsgálja meg. A várható jövőt az export–import adatsorokra illesztett trendek és a legkisebb négyzetek módszere alkalmazásával határozzuk meg. A várható értékeket követően feltárjuk Magyarország és az OBOR országok közötti kereskedelmi támogatottság mértékét. A kereskedelmi kapcsolatot az OBOR útvonalon lévő országok és Magyarország adatainak várható értékeinek vizsgálatával számítjuk ki. Azok a termék- vagy szolgáltatás-export- és -importtényezők, amelyek jelenleg relevánsak és fontosak, egy transzformációs, átalakuló jövő esetén megváltoznak a digitális piac, az infrastrukturális kiépítettség és a megújuló erőforrások miatt, ezért egy transzformációs jövő feltárását is szükségesnek tartjuk. Továbbá meghatározunk egy felelősségteljes forgatókönyvet, amelyben fenntarthatósági szempontokat helyezünk előtérbe. Az elemzés eredményei egy olyan „jövőföldrajzi” módszertan hasznosíthatóságára hívják fel a figyelmet, amely döntéshozók számára információt nyújthat a Magyarország szemszögéből fontos kereskedelmi partnerek meghatározásához és a különböző típusú jövők esetén a stratégiai irányvonalak kijelöléséhez, s amelyek alapot jelenthetnek a rövid- és középtávú tervezéshez.*

**Kulcsszavak:** foresight, jövőföldrajz, Selyemút jövője, gazdaságföldrajz és jövőkutatás

<sup>116</sup> egyetemi tanár, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

<sup>117</sup> tudományos segédmunkatárs, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet

<sup>118</sup> doktorandusz, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdálkodástani Doktori Iskola

<sup>119</sup> *One Belt One Road*, „Egy Övezet, Egy Út”

## **IV.2. „Interaktív” WEB-es forgatókönyvek készítése a Selyemút problémakörének példáján**

### **Absztrakt**

*A szcenárió-építés egy olyan tevékenység, amelynek folyamán emberek közötti interakciók következtében készülnek a lehetséges jövőalternatívák. Jelen tanulmány célja egy megközelítést és eljárást adni arra, hogy az adott, forgatókönyv készítő interakciók sorozatába hogyan építhetők be az ember és gép közötti interaktív folyamatok. A tanulmány első részében egy WEB-es szcenáriókészítő alkalmazás rövid bemutatása és leírása található, amelynek használatával időtől és tértől függetlenül lehet készíteni egyéni és/vagy kis csoportos forgatókönyv alternatívákat. A tanulmány második része egy esettanulmányban vizsgálja meg a forgatókönyvírásnak ezt az egyéni munkára alapozott interaktív módját. A forgatókönyvek témája az Új Selyemút Magyarországra gyakorolt lehetséges geopolitikai hatásainak feltárása. Az egyes szcenáriókat egymástól függetlenül dolgozó szakértők készítették el, akik különböző tudományterületeket (például földrajz, informatika, környezettudomány, közgazdaságtan) képviselnek, majd pedig egymás forgatókönyveit elolvasva rangsorolták azokat. A rangsorok együttes eredménye alapján a 3 legkívánatosabb forgatókönyv lett az eljárás végeredménye.*

**Kulcsszavak:** szcenárió-építés, WEB-es megoldás, geopolitika, Selyemút

## VI. SUMMARIES OF THE CHAPTERS

### I. Introduction to the volume and the New Silk Road initiative

PÉTI, MÁRTON<sup>121</sup>

#### **The change of era of the New Silk Road – editorial preface**

#### **Abstract**

*The greatscale 'New Silk Road' initiative of China launched in 2013 draws up developments and affiliations covering almost all the Old World. Its significance lies in the recreation of a new powerful actor with a real global geostrategy outside of the European, Atlantic and Western cultural region. It is a matter of approach whether after long centuries. This actor tries to establish connections and obtain influence in the European continent too, among others.*

*This book summarizes the results achieved so far in the 'New Silk Road' research programme coordinated by the Institute of Economic Geography, Geoeconomy and Sustainable Development of the Faculty of Social Sciences and International Relations at the Corvinus University of Budapest. This publication intends to support the preparation of the Hungarian scientific circles, the professionals of planning, development and economic issues, and the decision-makers in the new geopolitical, geoeconomic and development political situation resulting from the Chinese initiative.*

---

121 associate professor, director, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development, Head of New Silk Road Research Team

KOCSIS, JÁNOS BALÁZS<sup>122</sup> – KOMJÁTHY, DÉNES<sup>123</sup> – PÉTI, MÁRTON<sup>124</sup>

## **Introducing China's New Silk Road initiative and its international interpretations**

### **Abstract**

*In the introductory chapter of this volume, a general description of the New Silk Road (OBOR) initiative will be presented. Following a brief description of the historical background of the Silk Road phenomenon, the focus is on the current foreign policy role of China and its real or at least assumed considerations in the field of economic policy. These issues are becoming increasingly important factors for international politics. In this chapter very different international interests associated with the OBOR as well as extremely divided public opinion and reception are also analysed in a geopolitical context. These issues demonstrate the importance of the topic and highlight the extent to which the New Silk Road initiative can transform the sensitive balance and relations between the Earth's focal points of economic and political power.*

**Keywords:** historical background, international aspects, OBOR, New Silk Road

---

122 associate professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

123 assistant research fellow, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

124 associate professor, director, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development, Head of New Silk Road Research Team

## II. Geoeconomic and geopolitical context of the New Silk Road

CSIZMADIA, NORBERT<sup>125</sup> (ed.)

### II.1. Geopolitical significance of the New Silk Road – Silk Road of the 21<sup>st</sup> century

#### Abstract

*What is the New Silk Road exactly? A project aimed to remove the axis of the world economy from the oceans to the mainland again. The most important promise of the One Belt, One Road is to restore the historic economic, political and cultural role of Eurasia.*

**Keywords:** China, Belt and Road, geopolitics

---

<sup>125</sup> senior instructor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development, chairman of the board of trustees of Pallas Athéné Geopolitical Foundation



BÉRES, BENCE<sup>126</sup> – MOZGA, GÁBOR<sup>127</sup> – PÉTI, MÁRTON<sup>128</sup> – GOSSLER,  
JUDIT<sup>129</sup>

## II.2. The New Silk Road and China's new economic roles in context of the EU and some of its leading economies

### Abstract

*This study explores the attitudes of the EU and its two Member States with significant economic power (Great Britain and Germany) towards the New Silk Road (One Belt, One Road Initiative of China – OBOR). The EU tends to deepen the cooperation with China; however, there is no single EU strategy towards China, Member States have different interests. The traditionally strong Sino-British economic relations may gain further investments along the New Silk Route. Nevertheless, Brexit could influence this along exciting pessimistic or optimistic scenarios. In the meanwhile in Germany, Chinese investments (along the New Silk Road and in Germany) can also be seen as long term challenges for some segments of the economy.*

**Keywords:** New Silk Road, OBOR, Sino-European relations, Chinese investments, Chinese commercial balance, Sino–British relations, Brexit, Sino–German relations

---

126 MA student, Corvinus University of Budapest, regional and environmental economy program

127 MA student, Corvinus University of Budapest, regional and environmental economy program

128 associate professor, director, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development, Head of New Silk Road Research Team

129 PhD student, Corvinus University of Budapest, Doctoral School of Business and Management

LOVÁSZ, TAMÁS<sup>130</sup>

### **II.3. China's role in dealing with geostrategic and geoeconomic challenges of the New Silk Road development (based on the example of Myanmar)**

#### **Abstract**

*The goal of this article is to inspect the most critical component of China's New Silk Road initiative: the land corridor in Central Asia. To establish and maintain the corridor, China has to face multiple problems, but using the case of Myanmar the piece showcases that the country has the capabilities to solve the situation. The success of the initiative is crucial for China, as it provides a coherent solution for the countries economical, development, defense and foreign policy challenges. By using Myanmar as a case study we can trace how China's 'non-interference policy' changed when its strategic investments came under risk. Instability in Central Asia is looking inevitable, and by using Myanmar's example we can see the evolution in China's foreign policy and the proof that the country has the soft power capabilities to manage upcoming crises in Central Asia, which is necessary to maintain the land bridge.*

**Keywords:** New Silk Road, Myanmar, Central Asia, Chinese soft power, instability

---

130 MA student, Corvinus University of Budapest, regional and environmental economy program

## II.4. Economic geography of the New Silk Road Belt

### Abstract

*One of the most spectacular phenomenon of the contemporary world economy is the outstanding development of the so called 'Silk Road Belt'. The geographic concept of the examined cultural region is determined by its two key characteristics suiting to the name of the initiative of 'One Belt, One Road'. On one hand a very important basis of the regionalization of the area is certainly to be affected by the appreciating, intra-Asian East–West commercial corridors designed under the New Silk Road strategy. On the other hand the common geographic, cultural features, the intensifying international relationships among each other strengthen the homogeneity of the cultural region. With its 18 West, Central and East Asian member countries the Silk Road Belt covers a huge surface. Due China as a 'core country' this cultural region has the largest demographic weight in the world, however within a couple of decades its leading role is probably turning pale. On the contrary the global economic role of the examined area is getting more and more significant.*

*Besides its growing economic influence in the world economy the cultural region is characterized with a remarkable inner economic realignment. The leading role of the East Asian macroregion has undoubtedly remained, however, within a quite short time (since the 1970s) the economically heavily Japan-dominated area has become bipolar due to the uneven growth of China. According to our measurements the dynamic development of some economies – like China, South Korea, Mongolia or some Central Asian countries – caused an important reduction in the intraregional development differences making the Silk Road Belt a more integrated cultural region.*

**Keywords:** Economic Geography, East Asia, West and Central Asia, Silk Road, gross domestic product (GDP)

---

131 associate professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

132 assistant lecturer, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

## II.5. New Silk Road – Transport connections

### Abstract

*The 'One Belt, One Road' initiative, also known as the "New Silk Road", which connects Europe and China, is the main infrastructural development project of the first quarter of the 21<sup>st</sup> century. China, regardless of resources and money, aims to create an overland route and connection across Europe, with its important partners, such as Central Asia, Pakistan, Iran, Russia and the countries of the EU. The study analyses the four ways of transport between the two gates (Rotterdam and Shanghai or the EU and China) as alternatives. After the run-down of the journey-time, the prizes, the capacities, the bottlenecks and the risks, it comes to a conclusion that between China and the EU: 1) in public transport the aviation is the absolute favourite, because it is cheaper and way faster than trains. This also states for high-speed rails, not only for regular ones. 2) In transit, the priority of sea transport is unquestionable. 99,5 percent of the goods transported from a region to another are carried via ships. 3) The railway does not only play a secondary role in the matter of the transport of goods, but also for public transport, even after the built of high-speed railways in China and Russia. The road transport can't be competitive in this perspective, as a result of the prices, the market regulations and the human factor.*

**Keywords:** OBOR, China, transport, infrastructure, competitiveness, geostrategy

---

<sup>133</sup> associate professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

## **II.6. Regional economic considerations of the 21<sup>st</sup> century's New Silk Road initiative**

### **Abstract**

*Macroregional development programmes include objectives for individual regions mostly in indirect way. Regional aspects are typically cross-cutting general objectives. Their realisation is highly determined by the way and predominancy of approaching to administrative and functional regions at various territorial levels and to their relationship. This study raises some characteristics of foreign trade dependency of V4 countries through some indicators of their export–import structure with special attention to Chinese perspectives. The analysis evaluates the regional impact of sectoral structures, and the potential influence of railways – playing a key role in the transcontinental new-silk-road idea – on regional development, particularly that of the high-speed railway network development.*

**Keywords:** New Silk Road, regional development, accessibility, railway network, regions, territorial impacts

---

134 ret. associate professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

---

KOCSIS, JÁNOS BALÁZS<sup>135</sup> – KOMJÁTHY, DÉNES<sup>136</sup> – PÉTI, MÁRTON<sup>137</sup> –  
SALAMIN GÉZA<sup>138</sup>

## II.7. The New Silk Road as a development policy factor

### Abstract

*This study analyses the New Silk Road (OBOR) related content in development policies of the EU and Hungary. The study explores not only references to this given recent Chinese initiation (OBOR) but also general considerations on the role of possible Asian and Chinese cooperation in development activities in the EU and in Hungary. According to the results, this topic sometimes appears in planning documents (more than 100 planning documents were analysed in the frame of this study), but these infrequent and random references are not systemised. They definitely do not give answers for the colossal development perspectives of OBOR. However, European answers would especially important as this Chinese initiation introduces a new era when non-European and non-western aspects become important in building development strategies in Europe. It is not easy to form systematic European concepts towards the Chinese actions as they are not defined in details, and nowadays a common interest is hardly detectable in Europe because of the recent European and global political processes.*

**Keywords:** development policy, EU Cohesion Policy, OBOR, New Silk Road

---

135 associate professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

136 assistant research fellow, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

137 associate professor, director, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development, Head of New Silk Road Research Team

138 senior instructor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

### III. Hinterland of the New Silk Road: certain current socio-economic and environmental processes in China

GUTPINTÉR, JÚLIA<sup>139</sup>

#### III.1. Some dimensions of Chinese inequalities in the light of the OBOR initiative

##### Abstract

*China has been following the path laid out by Deng Xiaoping's reforms for almost four decades. Since the beginning of the reform era the country has achieved unprecedented convergence. However, the 9 percent GDP growth has generated many socio-economic problems as well. It is undisputable that transition to state capitalism or quasi market economy inevitably leads to growing inequalities, however the volume of this growth has been higher than the anticipated. This rise can be traced back to the policies and institutions which affect those dimensions which define income distribution. It seems, that by launching One Belt One-Road Initiative the government attempts to treat potentially instability-inducing complex socio-economic problems with a silver bullet. To efficiently treat these problems particularly (income) inequality however, a more comprehensive institutional reform and the correction of policies which affect income distributions are inevitable.*

**Keywords:** China, OBOR, income inequality, regional inequality, social instability

---

<sup>139</sup> Phd student, University of Pécs, Doctoral School of Geosciences, Geopolitics PhD Program



---

KOCSIS, JÁNOS BALÁZS<sup>140</sup> – KÁLLAI, BARBARA<sup>141</sup> – REZA-MOAZEN, ÁRON<sup>142</sup>

### III.2. Some characteristics of Chinese urbanisation

#### Abstract

*Urbanisation in China has special characteristics different to Europe affecting the political and economic intentions. The pace of urbanisation sped up in the last two decades of the 20th century after decades of artificial restraint, and cities and towns became instrumental in economic policy and modernisation. In spite of rapid urbanisation, its level falls behind that in similarly developed countries. China faces extensive regional differences where economic growth has traditionally been concentrated in the eastern coastal stripe whereas central areas supply the cheap migrants as workforce. Besides the regional differences, high contrast between the core settlement and the countryside is prevalent resulting from earlier socialist economic policies and further reinforced by present administrative measures. Urban areas face the most important challenge in controlling the migration as low skilled, formerly agricultural workers, in the number of a quarter billion, now live without urban registration, or hukou, becoming a floating mass, excluded from basic social services and often facing cultural disintegration. Shrinking fertility and migration of the young to developed areas further deepen the uncertain position of underdeveloped regions while the rapid ageing and increasing salaries in developed urban centres necessitate a change from an economic model based on cheap, abundant labour to one producing goods with higher added value the local demand seems inadequate to consume thus securing the accessibility of external markets continues to be of key importance.*

**Keywords:** ageing, demographics, hukou system, migration, regional differences, social polarisation, under-urbanisation, urban governance, urbanisation

---

140 associate professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

141 MA student, Corvinus University of Budapest, regional and environmental economy program

142 MA student, Corvinus University of Budapest, regional and environmental economy program

### **III.3. Environmental effects of the New Silk Road in China focusing on externalities caused by air pollution – Possible economic evaluations**

#### **Abstract**

*One of the key players of a New Silk Road may be China. The country has seen enormous economic development in the past decades, along with a huge increase in energy use, resulting in serious environmental issues, most notable of which are the extremely high air pollution levels. In this study, we use statistical data to illustrate how various emissions from road transport endanger the health of the Chinese people and the wellbeing of our planet's population. We provide a review of Asian, notably Chinese studies trying to quantify these externalities and estimate the damage in monetary terms. An environmental economic analysis of the New Silk Road would require the quantification of externalities not only from road transport but from other transport modes as well.*

**Keywords:** China, transport, road transport, air pollution, externalities, contingent valuation, choice experiment, benefit transfer

---

<sup>143</sup> associate professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

---

---

GOMBÁS, KATALIN<sup>144</sup>

### III.4. Methodology of the Chinese spatial and economic development concept

#### Abstract

*What can Hungary, having joint the New Silk Road, expect from China regarding the implementation of projects and investments concerned? What is fast growing China's stand on different environmental and sustainability issues?*

*In order to answer these questions, it is necessary to better understand the Chinese way of thinking and China itself.*

*During our project at a university in a developed Chinese province, we gained professional and personal experience and impressions. These, together with a methodological analysis of a spatial and economic development plan for a Chinese county drawn up at that university, will bring us closer to Chinese society's attitude towards economy and the environment.*

**Keywords:** economic planning, sustainable environment, state management, centralized economic planning, mid-term planning

---

144 expert, PhD in environmental sciences, certified environmental engineer, certified teacher of engineering, certified forestry engineer

SZIGETI, CECÍLIA<sup>145</sup> – HARANGOZÓ, GÁBOR<sup>146</sup> – TÓTH, GERGELY<sup>147</sup> –  
KOC SIS, TAMÁS<sup>148</sup>

### III.5. Ecological footprint as an evaluation indicator of China's development in the 21<sup>st</sup> century

#### Abstract

*This study intends to analyze the development of China through the ecological footprint concept. We argue that GDP-based evaluation does not provide a comprehensive evaluation on the development of a country; we need a multiperspective approach. In our research we examine the relationship between ecological footprint, biological capacity and ecological deficit on provincial level in China. We are trying to find answer to the question whether we can establish homogeneous province groups with equivalent features with the help of these indicators. Based on our hypothesis, the extent of ecological footprint is fundamentally determined by lifestyle and the financial and geographical situation of that given country, for this reason that particular provinces are well defined according to geographical and financial perspectives. On the basis of our examination, relationship experienced in national temporal studies can not be realized on provincial level. In other words, it means that the ecological footprint is not significantly higher in provinces with higher GDP. At the same time, the high ecological footprint belongs to stable clusters, including the traditional industrial provinces of China – except Senhszi (Shaanxi) province.*

**Keywords:** ecological footprint, sustainable development, alternative welfare indicator, GDP, China

---

145 associate professor, Széchenyi István University, Department of International and Theoretical Economy

146 associate professor, Corvinus University of Budapest, Department of Logistics and Supply Chain Management

147 associate professor, University of Pannonia, Department of Business Economics and Rural Development

148 associate professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

## IV. New Silk Road as a field for future research

TÓZSA, ISTVÁN<sup>149</sup> – MONDA, ESZTER<sup>150</sup> – TYUKODI, GERGELY<sup>151</sup>

### IV.1. The Silk Road's futures geography

#### Abstract

*The presently quickly changing global economic and geopolitical environment renders Hungary's situation difficult to predict in the New Silk Road Belt. The aim of this study is to outline objective guidelines for Hungary, regarding the potential involvement in the Silk Road Belt. Also there is a methodological approach in this study to monitor future changes in order to prepare for them.*

*This study presents a method of economic geographic prognosis regarding Hungary's position in the overland OBOR1 and OBOR2 zones. The data in the prognosis are displayed in a visual form, too, in the name of the economic geographic and futures study synergy. The research is carried out with the application of the scenario method. Two foresighted screenplays of the forthcoming 3 years are worked out for the two OBOR zones, relying on the present tendencies and showing the commercial relations and the potential mutual supporting facilities of the countries along these zones. The foresighted futures are defined by the trends constructed from the export–import data sequences of the past 10 years and calculated with the least square method. Having calculated the foresighted future values the study focuses on the degree of the multilateral commercial support in the OBOR regions. Due to the digital market, the infrastructural development and the renewable resources, the presently relevant factors of export and import may change in the transformational future the image of which also has to be displayed. Furthermore a responsible screenplay has to be outlined in the name of sustainability, too.*

*The results of this analysis is supposed to draw attention to the applicability of the 'futures economic geographical' method with which information supporting decision-making in finding the most beneficial commercial partners of Hungary along the OBOR zones. Moreover with this method strategic trends can be outlined as the bases of short and middle term economic planning.*

**Keywords:** foresight, futures geography, future of Silk Road, economic geography and futures studies

<sup>149</sup> professor, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

<sup>150</sup> assistant research fellow, Corvinus University of Budapest, Institute of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development

<sup>151</sup> Phd student, Corvinus University of Budapest, Doctoral School of Business and Management

RETEK, MIHÁLY<sup>152</sup>

## IV.2. Building „interactive” online scenarios based on the example of the Silk Road

### Abstract

*Scenario building is an activity during which possible future alternatives are made as a result of human interactions. The purpose of this study is to provide an approach and a method for how interactive human-machine interactions can be built into the series of scenario-making interactions. The first part of the study gives a brief introduction and description of a WEB scenario application, that can be used to create individual and/or small group scenario alternatives regardless of time and space. The second part of the paper presents a case study of this interactive way of scenario building based on individual work. The topic of the scenarios is the exploration of China's „Belt and Road” initiative's potential geopolitical effects to Hungary. Each scenarios were developed independently by experts of different disciplines (e.g. geography, information technology, environmental science, economics) who then ranked each other's scripts. The outcome of the process became the three most desirable scenarios based on the rankings.*

**Keywords:** scenario building, WEB solution, geopolitics, Belt and Road

---

<sup>152</sup> Phd student, Corvinus University of Budapest, Doctoral School of Business Informatics

# A BCE Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, illetve jogelődje gondozásában eddig megjelent kötetek









Kína 2013-ban indított nagyszabású „Új Selyemút” kezdeményezése szinte a teljes Óvilágra kiterjedő fejlesztéseket és kapcsolatépítést fogalmaz meg. Mindez azért is jelentőségteljes, mert így hosszú történelmi korszakok után – megközelítés kérdése, hogy hosszú évszázadok vagy évtizedek után – újból egy Európán, az Atlanti térségen, sőt a nyugati civilizációs kultúrkörön kívüli hatalmi tényező lép színre reális globális geostratégiával, igyekszik kapcsolatokat építeni, illetve befolyást szerezni többek között az európai kontinensen is. E könyv összefoglalja a Budapesti Corvinus Egyetem Társadalomtudományi és Nemzetközi Kapcsolatok Kar Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézete által koordinált „Új Selyemút” kutatások eddigi eredményeit. E publikáció támogatni szeretné a hazai tudományos körök, továbbá a tervezési, fejlesztési és gazdasági szakemberek és döntéshozók felkészülését e kínai kezdeményezés által előálló új geopolitikai, geoökonómiai és fejlesztéspolitikai helyzetre.